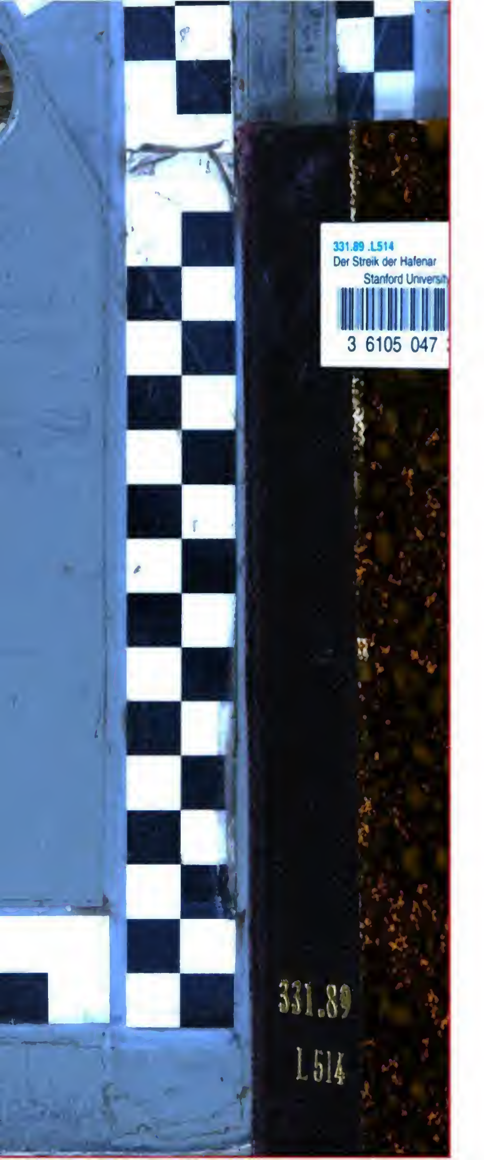

331.89 .L514
Der Streik der Hafenar
Stanford Universit
3 6105 047
331.89
L514



Der Streik

der

Hafenarbeiter und Seeleute

in

Hamburg-Altona.

Darstellung
der Ursachen und des Verlaufs des Streiks, sowie der Arbeits- und Lohnverhältnisse der im Hafenverkehr beschäftigten Arbeiter.

Von

C. Legien.

Mit einer Karte des Hamburger Hafens.

Dritte Auflage.



Hamburg 1897.
Verlag der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands.
(C. Legien.)

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

Anhang.

Anhang zur zweiten Auflage.

Karte des Hamburger Hafens.

Vorwort.

Elf Wochen lang hat die Arbeiterschaft Deutschlands und des Auslandes mit Spannung auf den gewaltigen Kampf der Hamburger Hafenarbeiter und Seeleute geblickt. Die Bedeutung des Ausstandes, das war nach kurzer Zeit klar, ging über den Rahmen einer einfachen Lohndifferenz hinaus. Er stellte sich binnen Kurzem als das Ringen zwischen organisirter Arbeit und organisirtem Kapital um die Gleichberechtigung bei Festsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen dar. Theoretisch ist diese Gleichberechtigung durch Recht und Gesetz anerkannt, in der Praxis jedoch zeigt das deutsche Unternehmerthum keine Neigung, der Theorie zu folgen. Da es den Hafenarbeitern nicht gelang, durch diesen Ausstand das ihnen zustehende Recht zu erkämpfen, so steht zu erwarten, daß bei günstiger Gelegenheit der Kampf auf's Neue ausbrechen und so lange fortgesetzt werden wird, bis die Arbeiter das Recht erlangt haben, auch in der Praxis bei dem Verkauf ihrer Arbeitskraft ein Wort mitzusprechen. Würde der nunmehr beendete Kampf an sich nicht schon des Interessanten und Lehrreichen genug bieten, um ihn im Zusammenhang zu schildern, so wäre eine solche Schilderung nothwendig, um für später folgende Kämpfe auch Fernerstehenden ein Verständniß für die Vorgänge zu geben und auch ihnen Interesse für die kämpfenden Arbeiter abzunöthigen. Von diesen Gesichtspunkten geleitet, haben wir die zusammenhängende Schilderung des Ausstandes unternommen. Die Tagespresse hat wohl eingehende tägliche Berichte über den Ausstand gebracht, doch ist es trotz dieser Berichte, die nur losen Zusammenhang haben können, Vielen nicht möglich geworden, sich ein klares Bild der Situation zu machen.

Durch eine kurze Schilderung der Verkehrsverhältnisse des Hamburger Hafens, dessen Lage durch eine beigefügte Karte veranschaulicht wird, und der Darstellung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der einzelnen Hafenarbeiterkategorien soll es auch dem mit den Hafenverhältnissen nicht Vertrauten möglich gemacht werden, sich eine Vorstellung von den eigenartigen Verhältnissen einer Seestadt machen zu können. Da der Verfasser wochenlang, täglich an der Leitung des Ausstandes betheiligt war, und ihm neben eigener Kenntniß der Vorgänge auch die im Zentralstreikbureau gesammelten Materialien zur Verfügung standen, so enthält die dann folgende Schilderung des Ausstandes selbst alle wichtigen Vorkommnisse und Kundgebungen. Sie wird auch Demjenigen, der die Berichte der Tagespresse genau verfolgt hat, manches Neue bieten.

Anschließend bringen wir sodann einen Bericht und die Abrechnung über eine gleich großartige Bewegung, wie sie der Hamburger Streik war, den Streik der Dockarbeiter von London im Jahre 1889. Der Bericht ist ganz besonders interessant, weil er die wesentlich andere Anschauung erkennen läßt, die bei den Behörden und in bürgerlichen Kreisen in England gegenüber den Streikenden vorhanden war. Wenn man das Eintreten der Hamburger Polizeibehörde für die Streikbrecher und das oft nichts weniger als rücksichtsvolle Auftreten gegenüber den Streikenden verfolgt, wenn man weiter Kenntniß nimmt von dem „Heldenmuth", den die Hamburger Konstabler zeigten, als sie am 6. Februar 1897 Straßen und Plätze „säuberten" und mit blanker Waffe auf Alles einhieben, was vor die Klinge kam, so muß man eigenthümlich davon berührt werden, daß das Comité im Londoner Dockerstreik sich veranlaßt sah, in seinem Bericht der Behörde für ihr Eintreten für die Streikenden Dank auszusprechen. Es heißt wörtlich in dem Bericht über den Streik in London: „Wir haben ferner dem englischen Volke und der Presse und den Polizeikommissaren zu danken —." Die Hamburger Hafenarbeiter haben nicht die geringste Ursache, der

Polizeibehörde Hamburgs auch nur eine Spur von Dankesgefühl entgegen zu bringen. Und ebensowenig der bürgerlichen Presse. Diese hat Alles gethan, den Streikenden die Sympathien zu rauben, die ihnen zum Theil aus bürgerlichen Kreisen entgegengebracht wurden. Verleumdungen der Streikleiter wechselten ab mit Verdächtigungen und Beschimpfungen der Streikenden. So schrieb der „Hamburger Correspondent“ am 4. Dezember 1896: „Wenn sie (die Führer) jetzt den Massen vorreden, der Erfolg sei sicher, zum Generalstreik aller Hafenarbeiter hetzen und mit Unterstützungsgeldern renommiren, die nicht vorhanden sind, so belügen sie ihre Leute.“ Als der Abgeordnete Legien darauf in einer Versammlung der Ewerführer sagte: „Die Preßmenschen, dieses Gesindel — sind gewöhnt zu lügen und zeihen darum auch Andere der Lüge“, da gerieth die Redaktion des „Correspondenten“ in moralische Entrüstung und sagte: „Wie tief stehen die deutschen Arbeiterführer unter den englischen.“ Nach dem Ausdruck des Dankes, der in dem Bericht über den Dockerstreik der englischen Presse gebracht wird, kann man wohl sagen, wie hoch müssen die Redakteure der englischen bürgerlichen Presse über ihren deutschen Kollegen stehen.

So bietet die Beifügung des Berichtes über den Londoner Streik ein interessantes Dokument, um die Anschauungen, die in deutschen und englischen bürgerlichen Kreisen bezüglich des Rechtes der Arbeiter, die Verbesserung ihrer Lebenshaltung durch einen Streik zu erringen, vorhanden sind.

In deutschen bürgerlichen Blättern, die nicht ganz in dem Berufe aufgehen, nur den Interessen des Kapitals zu dienen und die Bestrebungen der Arbeiter rücksichtslos zu bekämpfen, fanden sich auch während des Hamburger Hafenarbeiterstreiks vereinzelte Stimmen, welche für die Arbeiter Partei ergriffen. Aber sie blieben vereinzelt und wurden von dem wüsten Getöse des gegen die Arbeiter erhobenen Kriegsgeschreis übertönt. Eins aber darf bei dieser Parteinahme für die Arbeiter nicht übersehen werden — sie erfolgte nicht aus Mitleid, sondern um eines Prinzipes willen.

Bei anderen Streiks, so besonders bei dem in der Konfektions-industrie, war es das Mitleid mit den im tiefsten Elend dahin-vegetirenden Arbeiterinnen und Arbeitern, was die Sympathien bürgerlicher Ideologen wachrief. Bei dem Streik der Hafen-arbeiter aber konnte es nicht Mitleid sein, denn die gegen die Kapitalmacht zornig und geschlossen anstürmenden Arbeiter forderten wohl Achtung, aber wünschten kein Mitleid. Sie rangen um das Prinzip, als gleichberechtigte Menschen anerkannt und bei dem Verkauf ihrer Arbeitskraft gehört zu werden. Und soweit bürger-liche Stimmen gegen die Unternehmer laut geworden, waren sie nicht aus Mitleid, sondern um dieses Prinzipes willen für die Arbeiter. Daraus allerdings zu schließen, daß ein Umschwung der Meinungen über die Frage des Arbeitsvertrages und der Streiks in bürgerlichen Kreisen allgemein eintreten werde, wäre verfehlt. Die Arbeiterbewegung in Deutschland hat einen so ausgeprägten Klassencharakter, daß eine Aenderung der heute in bürgerlichen Kreisen herrschenden Meinung ausgeschlossen erscheint. Wer es in jenen Kreisen wagt, für die Arbeiter Partei zu er-greifen, wird in Acht und Bann gethan. Und es mag gut so sein, desto näher rückt die Entscheidung in dem gewaltigen Klassen-kampfe, welcher der Arbeiterschaft große Opfer auferlegt, sie aber zum endlichen Siege führen wird.

Mögen den streikenden Hafenarbeitern Hamburgs aus bürger-lichen Kreisen auch Unterstützungen zu Theil geworden sein, vor-nehmlich wird die deutsche Arbeiterschaft sich doch auf die eigenen Kräfte zu verlassen haben. Organisation und Sammlung von Munition für die kommenden sozialen Kämpfe, das muß die Parole der deutschen Arbeiterschaft werden. Das muß auch die Lehre sein, welche die Arbeiter aus der Geschichte des Kampfes der Hafenarbeiter und Seeleute zu ziehen haben.

Hamburg, März 1897.

Die Generalkommission
der Gewerkschaften Deutschlands.

I.

Hafenverkehr und Rhedereiprofite in Hamburg.

Der Hafen Hamburgs bildet für jeden Fremden einen besonderen Anziehungspunkt. Eine Fahrt durch den Hafen oder ein Ausblick von der Spitze des Kehrwieder bieten wohl das interessanteste Bild von menschlicher Thätigkeit. In keinem Hafen der Welt dürfte der Verkehr sich so konzentriren, wie im Hafen Hamburgs. Mit Bewunderung sieht man, wie neben den gewaltigen Ozeanriesen Fähr- und Schleppdampfer, Motorboote, Schuten und Jollen sich durcheinander bewegen und doch dank der besonderen Geschicklichkeit ihrer Führer nur selten miteinander kollidiren. Der Beobachter sieht und bewundert den Reichthum, der sich in diesem Schiffsmaterial, in den ungeheueren Waarenmengen, die aufgestapelt sind, wiederspiegelt, er bewundert vielleicht auch die Geschicklichkeit der Leute, die auf den Schiffen und den Quaianlagen sich bewegen, findet vielleicht auch einen Ausdruck des Bedauerns hinsichtlich der Körperanstrengung und der Gefahren, denen die Arbeiter ausgesetzt sind, wohl selten aber weiß er, daß die große Mehrzahl dieser Arbeiter nur ein bescheidenes, nur zu oft sogar ein ärmliches Dasein fristet. Trotz täglicher Gefahr für Leben und Gesundheit, die diesen Arbeitern fortgesetzt droht, trotz der zeitweilig fast übermenschlichen Körperanstrengung, trotz Muth und Geschicklichkeit erhalten die meisten dieser Arbeiter nur äußerst geringe Bezahlung, die zu ihren Leistungen in keinem Verhältniß steht und infolge der wechselnden Arbeitsgelegenheit nur ein unzureichendes Jahreseinkommen ergiebt. Die folgenden Kapitel werden dieses des Näheren erweisen.

Unermeßlicher Reichthum hat sich in den Händen einzelner Personen Hamburgs durch die Arbeit der Hafenarbeiter und Seeleute angesammelt, die Masse des Volkes aber muß sich mit einem dürftigen Einkommen begnügen. Im Jahre 1888 hatten 68 220 oder 54,02 pZt. aller Steuerzahler Hamburgs das dürftige Einkommen unter M. 1000 pro Jahr, während 606, mit den Aktiengesellschaften 658 Millionäre in Hamburg ihr Domizil hatten. Diese Leute sind stolz auf den Reichthum Hamburgs, sie rühmen den steigenden Verkehr, ohne im Entferntesten daran zu denken, daß dieser Reichthum nicht nur der Fähigkeit der Rheder und Kaufleute, sondern nicht zum Geringsten der werkthätigen Bevölkerung zu danken ist. Mit der Entbehrung der arbeitenden Bevölkerung ist dieser Reichthum erkauft. In dem

Bericht der Handelskammer zu Hamburg für 1896 wird die unzureichende Ernährung der Bevölkerung zugestanden. Es heißt dort:

„Die Konsumfähigkeit der breiten Schichten der Bevölkerung, die noch immer hinter derjenigen unserer westlichen Nachbaren zurücksteht, hat sich, unterstützt durch die Fürsorge, die den unbemittelten Klassen zugewendet wird, bedeutend gehoben und der Industrie den Anstoß zu lebhafter Beschäftigung gegeben."

Die Hamburger Rheder, Kaufleute und Industriellen haben aber nichts gethan, die Konsumfähigkeit der breiten Schichten des Volkes zu heben, weil sie sich beharrlich geweigert, dem Drängen der Arbeiter nach Lohnaufbesserung nachzukommen. Derselbe Bericht rühmt den gewaltigen Aufschwung des Hamburger Handels in den letzten 25 Jahren und läßt ahnen, welche Summen in die Taschen der Kapitalisten geflossen sind. Es ist von 1872 bis 1895 gestiegen:

die Waarenausfuhr seewärts
von 621 Millionen kg und 516 Millionen Mark
auf 2978 " " " 1337 " "

und die Waareneinfuhr seewärts
von 2138 Millionen kg und 953 Millionen Mark
auf 6369 " " " 1661 " "

Im Jahre 1895 betrug der Werth der eingeführten Waaren in Deutschland 4256 Millionen Mark; davon gingen über Hamburg Waaren im Werthe von 1161 Millionen Mark; der Werth der ausgeführten Waaren betrug 3424 Millionen Mark, wovon über Hamburg für 1337 Millionen Mark gingen. Wie der Schiffsverkehr Hamburgs in den letzten 17 Jahren sich gesteigert hat, mag die folgende Uebersicht zeigen, die nach den Angaben der statistischen Jahrbücher für das Deutsche Reich für die einzelnen Jahre zusammengestellt ist.

Es sind	Angekommen mit Ladung		Abgegangen mit Ladung	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1880.........	5099	2 564 017	4454	2 064 129
1881.........	5113	2 622 700	4347	2 143 243
1882.........	5266	2 820 140	4558	2 311 373
1883.........	5371	3 121 758	4803	2 576 546
1884.........	5868	3 476 068	4906	2 800 473
1885.........	5841	3 441 832	5094	2 891 303
1886.........	5890	3 523 903	5288	2 983 823
1887.........	6312	3 694 153	5516	3 090 321
1888.........	6482	4 047 759	5673	3 229 083
1889.........	6895	4 462 093	5829	3 490 431
1890.........	6964	4 812 597	6012	3 828 990
1891.........	7337	5 306 338	6208	4 172 314
1892.........	7146	5 200 175	6008	3 937 581
1893.........	7316	5 438 375	6290	4 086 107
1894.........	7455	5 808 882	6599	4 314 839
1895.........	7783	5 813 000	6940	4 336 000
1896.........	8459	5 944 000	7452	4 320 000

Der Rückgang, der sich im Jahre 1892 zeigte, lag in der Wirkung der Choleraepidemie, 1893 zeigte sich bereits wieder eine Steigerung gegenüber 1891.

Ueber den Schiffsverkehr im Jahre 1896 macht der Bericht der Hamburger Handelskammer folgende Mittheilung:

„Auch der Schiffsverkehr im hiesigen Hafen hat weiter zugenommen. Bis zum 1. Dezember waren 9985 Schiffe mit 6044589 Register-Tonnen angekommen, eine Zunahme von 949 Schiffen und 160843 Register-Tonnen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dabei ist zu bemerken, daß wegen der am 1. Juli v. J. eingetretenen Aenderung in der Schiffsvermessung, nach welcher die Schiffe bedeutend kleiner vermessen werden, die Tonnenzahlen mit den vorjährigen nicht genau vergleichbar sind. Von welchem Einflusse dies ist, zeigt sich darin, daß bis zum 1. Juli d. J. 3783 Dampfer mit 2775675 Register-Tonnen angekommen waren gegen 3102 Dampfer mit 2773184 Register-Tonnen in der ersten Hälfte des Vorjahres, die Zahl der Dampfer also um 681, der Raumgehalt aber anscheinend nur um 2401 Tonnen zugenommen hatte. Bis Ende August hatte die Gesammtzunahme 816 Schiffe und 21298 Register-Tonnen betragen, erst seitdem ist die kräftige Steigerung in den Zahlen des Raumgehalts hervorgetreten."

Welchen Reichthum dieser Schiffsverkehr den Hamburger Rhedern und Kaufleuten gebracht hat, kann man nur ahnen. Der Bericht der Hamburger Handelskammer, in dieser Beziehung wohl mit Rücksicht auf den Streik der Hafenarbeiter und die „Begehrlichkeit" der Arbeiter sehr vorsichtig gehalten, sagt darüber Folgendes:

„Die hiesigen regelmäßigen Dampfschiffs-Linien konnten meistens für das vorige Jahr höhere Dividenden vertheilen und waren auch in diesem Jahre gut beschäftigt. Fast alle haben ihre Flotten bedeutend vermehrt und sind im Begriffe es weiter zu thun, wobei die Tendenz zur Vergrößerung der Schiffe stark zum Ausdruck gekommen ist. Zu Anfang des Jahres besaß die hamburgische Rhederei 641 Schiffe mit 660084 Register-Tonnen (284 Segelschiffe mit 187874 Tonnen und 357 Dampfschiffe mit 478210 Tonnen). Bis Ende November war, da 65 Schiffe mit 80819 Register-Tonnen hinzugekommen, 33 Schiffe mit 28007 Register-Tonnen abgegangen waren, eine Zunahme um 32 Schiffe und 52812 Register-Tonnen zu verzeichnen. Gleichzeitig waren 28 Schiffe mit 145000 Register-Tonnen im Bau begriffen oder in Bestellung gegeben, so daß sich nach deren Fertigstellung eine Zunahme von etwa einem Viertel gegenüber dem Tonnengehalt zu Beginn dieses Jahres ergeben wird."

Ebenso wird der gesteigerte Verkehr auf der Oberelbe hervorgehoben. Auch hier also eine nicht zu berechnende Steigerung der

Einnahmen. Der Handelskammerbericht spricht davon, daß 1896 die Frachten für Getreide von New-York von 2 sh 6 d auf 5 sh pro Quarter und in den Donauhäfen von 10 sh auf 24 sh pro Ton emporschnellten, dann aber wieder gefallen seien. Die Wirkung dieses Emporschnellens der Frachten erläuterte ein Fachmann, ein Exporteur, im „Hamburger Echo" folgend:

„Hat doch, um nur ein Beispiel anzuführen, eine Dampferlinie mit 6 Dampfern in diesem Jahre erst Frachten, welche 12 sh 6 d pro Ton betrugen, auf 20 sh + 10 pZt. Primage ÷ 5 pZt., also um za. **70 pZt.** (!) erhöht, ohne daß eine Erhöhung der Arbeitslöhne oder eine Steigerung der Kohlenpreise in der Zwischenzeit eingetreten war.

Sehen wir uns einmal genauer an, welche horrende Summen, bei einem Dampfer schon, durch diese Frachterhöhung größtentheils von den Exporteuren nolens volens (d. h. ob man will oder nicht) in die Geldsäcke der Rhederei geworfen werden müssen! — Nehmen wir einen Dampfer zu 7500 Tons in Betracht, so ergiebt die Fracht von

7500 Tons zu 20 sh pro Ton (neuer Satz) rund		150 000 sh
Dazu:		
10 pZt. Primage	15 000 sh	
÷ 5 pZt.	7 500 „	
		7 500 „
Ertrag im Ganzen also		157 500 sh
während 7500 Tons zu 12 sh 6 d (alter Satz) nur		93 750 „
brachten. Es hatte also die Rhederei zirka ...		63 750 sh

oder za. 70 pZt. Mehreinnahme, wohlverstanden bei jedem Dampfer von 7500 Tons voller Ladung, zu verzeichnen, ohne dafür auch nur das Geringste mehr zu leisten als bisher."

Trotzdem behaupten die Rheder, das in die Schiffsunternehmungen gesteckte Kapital rentire sich nicht. Zwar weisen die Berichte der Dampfschifffahrts-Aktiengesellschaften nicht Dividenden von 30 bis 100 Prozent, wie sie sich bei einigen industriellen und Bergwerksunternehmungen zeigen, auf, doch liegt das nicht daran, daß die Schiffsunternehmungen weniger rentabel sind, als die industriellen. Man beachte nur den Bericht der Handelskammer über die Neubauten der Schiffe und das Geheimniß ist enthüllt. Das Bestreben, immer größere, leistungsfähigere Schiffe zu bauen, ist besonders bei den großen Aktiengesellschaften vorhanden. Sie wollen damit die Konkurrenz der kleineren Gesellschaften und der einzelnen Rheder beseitigen. Dieses Drängen nach Erhöhung der Ladefähigkeit und Schnelligkeit der Schiffe hat aber seine Grenzen. Gegenwärtig werden von dem Reingewinn ungeheuere Summen abgeschrieben für

Neubauten. Ist die Konkurrenz durch die größere Leistungsfähigkeit der großen Gesellschaften erdrückt, so wird ein um so höherer Gewinn den Aktionären der letzteren zufallen. Sie begnügen sich heute mit der Verzinsung ihres Kapitals oder mit geringeren Dividenden, des ihnen später zufallenden unberechenbaren „Verdienstes" sicher. Ehe diese Konkurrenz einsetzte, zahlten die Aktiengesellschaften gleichfalls höhere Dividenden. Ende der achtziger Jahre zahlte die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft 8 Prozent, die „Pacific-Linie" 10 Prozent Dividende. Aber auch gegenwärtig arbeiten die Rhedereien keineswegs mit Verlust, wie nach einer Aufstellung der „Hamburger Nachrichten" über den Stand der Schifffahrts-Aktien sich ergiebt. Die Zinsen und Dividenden betrugen bei der:

	Nennwerth der Aktie per Stück	Dividende 1894 %	Dividende 1895 %	Zinsen %
Asiatische Küstenf. A.-G.	M. 1000	5	7	4
Chines. Küstenfahrt-Ges.	„ 1000	3½	7	4
Dampfsch.-Rhed. v. 1889	„ 1000	4½	4½	4
Deutsch.-Austral. D.-Ges.	„ 1000	0	0	4
Deutsch. D.-G. Kosmos	„ 1000	4	8	5
„ D.-Rhed. zu Hambg.	„ 1000	3	8	5
Dtsch. Elbsch.-Ges. Kette	„ 300	3½	4½	4
Deutsche Levante-Linie	„ 1000	0	0	4
„ Ostafrika-Linie	„ 1000	0	6	4
Hafen-Dampfsch.-Ges.	„ 1000	0	2	4
Hamb.-Amerik. P.-A.-Ges., ult.	„ 1000	0	5	4
Hamb.-Calcutta-Linie	„ 1000	0	0	4
Hamb.-Pacific-D.-Ges.	„ 1000	0	0	5
Hamb.-Südamerik. D.-Ges. ...	Thlr. 250	12	7	4
„ II. Em.	M. 1500	—	7	4
Neue Nord. Fluß-D.-G.	Thlr. 250	4	14	5
Nordd. Lloyd-Aktien, ult.	M. 1000	0	0	4

Mit wenigen Ausnahmen wurde im Jahre 1895 Dividende an die Aktionäre vertheilt. Selbst aber da, wo infolge Abschreibungen für Neubauten keine Dividende gezahlt worden ist, hatte der Aktionär die regelmäßige Verzinsung seines Kapitals mit 4 oder 5 pZt., d. h. also pro Aktie eine Einnahme von M. 40 oder 50 pro Jahr. Ein Aktionär, der M. 100 000 in Schifffahrtsaktien angelegt, hat also eine Jahreseinnahme von M. 4000 oder 5000, ohne daß es einer Arbeit oder auch nur des Nachdenkens seinerseits bedurfte. Bei der „Deutschen Dampfschiff-Gesellschaft Kosmos", die für 1895 eine Dividende von 8 pZt. vertheilte, stellt sich die Einnahme pro Aktie: Zinsen M. 50, Dividende M. 80, gleich M. 130 oder für einen Aktionär mit einer Kapitalanlage von M. 100 000 auf M. 13 000 für das Jahr 1895. Das sind respektable Gewinne und man vergleiche mit

ihnen die nachfolgenden Schilderungen über die Jahreseinnahmen der Hafenarbeiter und Seeleute. Bei diesen dabei schwere Arbeit unter ständiger Gefahr für Leben und Gesundheit, bei jenen die große Mühe, nach den Börsenberichten dem Stand der Aktien zu folgen. Doch noch höhere Gewinne werden erzielt. So zahlt die „Dampfschifffahrts-Aktien-Gesellschaft Albis“ in Hamburg nach dem von den „Hamburger Nachrichten“ über die Generalversammlung der Aktionäre gebrachten Bericht bei einem Reingewinn von ℳ 60 205,90 nach Abzug der Generalunkosten eine Dividende von 26 pZt.

Daß die gezahlten Dividenden thatsächlich nicht den Gewinn ausdrücken, den die Rhedereien erzielen, wird aus einer Aufstellung, welche das „Hamburger Echo“ brachte, erwiesen, und soll dieselbe, weil sie die Praxis der Aktiengesellschaften klar darstellt, hier eingefügt werden. Das Echo schreibt:

„Von den in Hamburg beheimatheten 357 Dampfern sind 186 im Besitz von assoziirtem Kapital, und von den 284 Seglern nur 16. Wenn die Aktiengesellschaften auch nur 24 pZt. aller Fahrzeuge besitzen, so verfügen dieselben doch über eine Tragfähigkeit von 513 889 R.-T., oder za. 60 pZt. der Gesammt-Tragfähigkeit (857 183 R.-T.) der Hamburger Kauffahrteiflotte.

Das Aktienkapital der Hamburger 15 Rhederei-Gesellschaften, welche den Transport nach Uebersee und zurück kultiviren, beträgt (ult. 1895) ℳ 72 535 000. Ferner lastet eine Prioritätsforderung von ℳ 27 874 000 auf deren Fahrzeugen. Zu diesen ℳ 100 409 000 könnten wir noch ℳ 6 014 012, welche als Reservekapital-Konto aufgeführt sind, hinzurechnen; endlich wären noch ℳ 9 140 175 als Reserve-Assekuranz und ℳ 4 115 396 als Erneuerungs-Konto (für Kesselerneuerung und Reparaturen) in Betracht zu ziehen.

Das ganze der Leitung dieser Gesellschaften zu Gebote stehende Kapital ist somit ℳ 119 678 583. Das schwimmende Inventar wie auch der Besitz an Immobilien stehen in letzter Bilanz zu Buch mit ℳ 98 855 197. Die fehlenden ℳ 20 823 386 sind in Staatspapieren, Effekten, Bank- und Debitoren-Guthaben, Ausrüstungsmaterial usw. verrechnet.

Der Bruttogewinn dieser Gesellschaften war im Jahre 1895 rund ℳ 15 500 000. Nach Abzug der Geschäftsunkosten, Steuern, Arbeiterversicherung usw. blieben netto za. ℳ 14 450 000, welche Summe eine Rentabilität von durchschnittlich 14,4 pZt. des investirten Kapitals repräsentirt.

Die Vorrechts-Anleihen, welche nur za. 4 pZt. kosten, haben einen weiteren Gewinn — für Kapital — von za. ℳ 2 780 000 abgeworfen und stellt sich daher der Nettogewinn des Aktienkapitals auf za. 18 pZt.

Daß gegen diese Statistik auch losgezogen wird, oder werden kann, wollen wir nicht bestreiten und dem Einwand gleich hier begegnen.

Das „Abschreibungs-Konto" erfreut sich nämlich seitens der Aufsichtsräthe unserer Rhederei-Gesellschaften einer sehr starken Bevorzugung, und anstatt das verdiente Geld in Gestalt von Dividenden an die Aktionäre zu vertheilen, wird dasselbe auf jenes Konto transferirt. Nun ist zwar gegen ein derartiges Vorgehen von den Unbetheiligten nichts einzuwenden; es können sich nur die Inhaber der Aktien darum kümmern, ob sie baares Geld oder lieber billige Fahrzeuge haben wollen. Daß aber eine Abschreibung von Inventarwerth, in diesem einen Jahre, in der Höhe von M. 9 175 000 und außer diesen ein fester Erneuerungsfonds von M. 4 100 000 — daß die 13¼ Millionen als Verlust anzusehen sind, das wird gewiß auch kein Aufsichtsrath behaupten.

Daß die Fahrzeuge reparaturbedürftig werden, ist nicht abzustreiten und wäre diesem mit dem „Erneuerungskonto" — welches stets ergänzt wird — gedient; daß aber das Fahrmaterial durch technische Fortschritte an Werth zurückgeht, oder jetzt billiger hergestellt werden könne, das Alles sind Konjunkturen, die mit dem „Gewinn an Frachten und Passagieren" nichts gemein haben.

Wir wollen nicht mit der Ansicht der Sachverständigen über die erforderliche Höhe der Abschreibungen für das schwimmende Material streiten, auch nicht Beispiele anführen, wo Schiffe äußerst günstig wieder verkauft wurden. Doch bei der verhältnißmäßigen Jugend der Hamburger Dampfschiffe — von 321 sind 122 (za. 40 pZt.) in den letzten fünf Jahren erst erbaut worden — ist eine jährliche Abschreibung in diesen Dimensionen mehr als Willkür denn als wirklich erforderlich zu betrachten.

Doch nicht nur das letzte Jahr hat diese richtig wiedergegebenen Resultate gebracht, das vorletzte (1894) ist nicht minder günstig gewesen. Von dem Ueberschuß der Frachteneinnahme, der Zinsen 2c. im Gesammtbetrage von M. 10 570 962 blieb ein Nettogewinn von M. 10 183 993. Das sind auf M. 91 544 000 (Kapital inkl. Prioritäten) 11,12 pZt. Freilich sind davon M. 7 680 752 auf „Abschreibungs-" und M. 356 459 auf „Erneuerungskonto" gebracht und deshalb an Dividende von acht Gesellschaften nur je 5 pZt. bezahlt worden; ähnlich wie 1895 von acht Gesellschaften (nur 7¼ pZt. Durchschnitt) ausgekehrt wurde."

Die Profite der Rhedereien sind demnach, trotz geringerer Dividenden, ganz bedeutende. Die Zahl der Schiffe wird ständig vermehrt, ungeheuere Summen werden für Neubauten verausgabt und der Handel Hamburgs wächst von Jahr zu Jahr. Schon heute genügen die Hafen- und Quaianlagen, von deren Lage und Ausdehnung der Leser sich nach der beigegebenen Karte einen Begriff machen kann,

nicht mehr. Es sind 16 km Quaistrecken vorhanden, auf denen Schuppen stehen, die einen Flächeninhalt von 169000 qm haben. Der Bericht der Handelskammer besagt, daß besonders nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Schiffe die Hafenanlagen erweitert werden müssen. Sowohl mehr Wasserflächen, als auch Quaischuppen müßten geschaffen werden. So steigt der Verkehr Hamburgs und auch der Reichthum, der sich in den Händen einer kleinen Anzahl von Personen ansammelt. Die Darstellung der Einnahmen der Rheder liefert den Beweis, daß die Forderungen der Hafenarbeiter und Seeleute nach dem ganzen Stande des Geschäfts bewilligt werden konnten, ohne daß der Unternehmerprofit dadurch nennenswerth geschmälert worden wäre. Aber diese Kapitalmagnaten wollen von ihrem Reichthum nichts abgeben, nicht dazu beitragen, daß die „Konsumfähigkeit der breiten Schichten der Bevölkerung" gehoben werde. Nicht die Unmöglichkeit der Bewilligung der Forderungen der Hafenarbeiter war es, was die Unternehmer veranlaßte, einen ablehnenden Standpunkt einzunehmen, sondern es war, wie sie selber sagen, für sie der Streik eine einfache Machtfrage, d. h. die Aufrechterhaltung der Macht des Unternehmerthums, die Arbeiter rücksichtslos ausbeuten und über sie gebieten zu können.

II.

Die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Hamburger Hafenarbeiter und Seeleute.

Obgleich wir in den nachfolgenden Abhandlungen über nicht weniger als 15 verschiedene Hafenarbeiterkategorien berichten, die unter sich noch in Einzelabtheilungen zerfallen, wie die Seeleute in Heizer, Trimmer und Matrosen, so bildet doch die gesammte Hafenarbeiterschaft ein mehr oder weniger geschlossenes Ganzes. Die einzelnen Kategorien arbeiten Hand in Hand, kommen täglich, stündlich miteinander in Berührung, sind auf gegenseitige Hülfe bei der Arbeit angewiesen und treten die einzelnen Leute, mit Ausnahme der Branchen, die eine besondere Vorbildung oder Qualifikation erfordern, aus einer Kategorie in die andere über. Hierdurch erklärt sich auch die Einmüthigkeit, mit der von den einzelnen Kategorien nacheinander die Arbeitsniederlegung erfolgte.

Die Lage der Hamburger Arbeiterschaft im Allgemeinen und die der Hafenarbeiterschaft im Besonderen wurde durch den im Jahre 1888 erfolgenden Anschluß Hamburgs an das Zollgebiet verschlechtert. Die Preise sämmtlicher Nahrungsmittel und Gebrauchsgegenstände schnellten plötzlich, mehr als dies durch den zu entrichtenden Zollbetrag geboten war, empor, ohne daß die Löhne eine Steigerung erfuhren. Nur zum Theil gelang es den Organisationen der Arbeiter, nach dem Zollanschluß eine Lohnerhöhung herbeizuführen, doch wurde auch diese nach der Niederlage der Arbeiterorganisationen bei den Aussperrungen im Mai 1890 wieder in vielen Fällen rückgängig gemacht. Nach dem Zollanschluß genügten die Einnahmen der Arbeiter nicht mehr, um die Nahrungsmittel und Gebrauchsgegenstände, die zur Erhaltung eines widerstandsfähigen Arbeiterstandes nothwendig waren, beschaffen zu können. Bei den Hafenarbeitern sind die Löhne nach dem Zollanschluß nur ganz unbedeutend erhöht, bei den Seeleuten noch bedeutend zurückgegangen. Dadurch, daß die Hafenarbeiter aber im Zollgebiet wohnen, zum größten Theil aber im Freihafengebiet arbeiten, sind sie genöthigt, mehr Ausgaben für die Beschaffung der Nahrungsmittel zu machen als zu der Zeit, in welcher das ganze Hamburger Gebiet Freihafengebiet war.

Weiter kommt in Betracht, daß die Wohnungsverhältnisse sich ganz besonders für die Hafenarbeiter nach dem Zollanschluß verschlechtert haben und die Wohnungen enorm im Preise gestiegen sind. Der Hafenarbeiter ist genöthigt, in der Nähe des Hafens seine Wohnung zu haben. Durch die Zollanschlußbauten wurden ganze Straßen am Hafen, in denen Häuser mit kleinen Wohnungen standen, niedergelegt. Die bleibenden Wohnungen stiegen enorm im Preise. Der Hafenarbeiter muß gegenwärtig ein Sechstel bis ein Viertel seines Jahreseinkommens für Wohnungsmiethe ausgeben. Diese Steigerung der nothwendigen Ausgaben für Wohnungen, wie auch die mindestens ebenso gesteigerte Ausgabe für die Bedürfnisse des Lebens, wie sie sich durch den Zollanschluß ergeben, hätte eine entsprechende Erhöhung des Lohnes bedingt. Diese ist von den Unternehmern beharrlich verweigert worden und tiefgehende Unzufriedenheit hat sich der Hamburgischen Arbeiterschaft bemächtigt. Daß diese nicht früher öffentlich zum Ausdruck kam, lag an dem Druck, der von den organisirten Arbeitgebern auf die Arbeiter ausgeübt wurde. Das erste Auflehnen gegen diesen Druck mußte die gesammte Hafenarbeiterschaft zur Stellung von Forderungen und zum Streik führen. Dazu kommt, daß fast in allen Zweigen der Hafenarbeit ein Zwischenunternehmer-System vorhanden ist, das wesentlich drückend auf die Lohnverhältnisse wirkt. Die Zwischenunternehmer, Baase,* sind nur zum geringen Theil bei der Ausübung der Arbeit irgendwie thätig, trotzdem gelingt es ihnen aber fast ausnahmslos, in kurzer Zeit zu einem nennenswerthen Wohlstand zu kommen. Wie überall, so zeigt sich auch hier das Zwischenunternehmer-System als ein für die Arbeiter schädliches und thatsächlich entbehrliches.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen sollen nachstehend die Arbeitsverhältnisse der einzelnen Hafenarbeiterkategorien geschildert werden. Ohne die bisherigen Lohntarife, soweit solche vorhanden, im Wortlaut wiederzugeben, wird sich aus den im Wortlaut gebrachten neugeforderten Lohntarifen auf die gegenwärtigen Verhältnisse schließen lassen.

* * *

Die **Schauerleute** bilden die größte Gruppe der Hafenarbeiter. Ihre Arbeit besteht darin, die Waaren resp. die Ladung aus dem Schiffsraum herauf zu holen, zu löschen, oder in den Schiffsraum zu befördern, zu laden und zu stauen. Das Stauen besonders erfordert Kenntniß und Uebung. Ist die Ladung bei Stückgütern (Ballen, Kisten, Tonnen) nicht völlig im Schiffsraum festgelegt, so

---

* Baas (Meister) heißen alle die Zwischenunternehmer oder direkten Arbeitgeber oder auch nur die Arbeitsvermittler, wie bei den Seeleuten die Heuerbaase.

kann das Schiff bei einem Sturm durch Uebergehen der Ladung (Verschieben oder Rollen nach einer Seite des Schiffes) untergehen. Die Waaren werden von den Schauerleuten durch Krähne von Bord des Schiffes entweder in die neben dem Schiff auf dem Wasser liegenden Schuten und Leichterschiffe oder, wenn das Schiff am Kai liegt, direkt in den Schuppen befördert. In ersterem Falle werden sie von den Ewerführern, in letzterem von den Quaiarbeitern in Empfang genommen. Die Schauerleute arbeiten gemeinsam in Kolonnen, Gänge genannt. Zu einem Gang gehören in der Regel 11 Mann, von denen sich 5 oder 6 Mann im Schiffsraum, die anderen auf Deck befinden. Auf größeren Dampfern, wie sie die „Hamburg-Amerika Linie“ hat, arbeiten 7 Gänge mit zirka 72 Mann und wird von diesen das Schiff, wenn es volle Ladung hat, in zirka 5 Tagen und 5 Nächten geleert. Die Schauerleute müssen mit den Schiffseinrichtungen völlig vertraut sein und sind in der Regel auch Leute, die mehrere Jahre zur See als Matrosen, Heizer oder Trimmer gefahren sind. Die Ausübung der Arbeit erfordert große Körperkraft und Geschicklichkeit. Sie ist mit ständigen Gefahren für Leben und Gesundheit verknüpft. Ein Fehltritt und der Mann stürzt in den Schiffsraum. Oder ein Fehlgriff und die an dem Krahn hängende Last stürzt herab, die Untenstehenden tödtend oder verletzend. Trotz der durch Jahre hindurch erworbenen Uebung der Hamburger Schauerleute vergeht kein Tag, an dem nicht ein Unglücksfall eintritt. Ist an sich bei der Arbeit schon Gefahr vorhanden, so wird diese noch erhöht durch die Hast, mit der sie ausgeführt werden muß. Das Interesse der Rheder erfordert es, daß das Schiff nicht zu lange im Hafen liegt und möglichst schnell gelöscht und geladen werden muß. Oft müssen mehrere Tage und Nächte ohne nennenswerthe Pausen durchgearbeitet werden. So wurde dem Verfasser von einem Schauermann der „Hamburg-Amerika-Linie“ berichtet, daß er vom 10. Juni bis 11. November 1896 insgesammt 90 Tage, 47 Nächte, 103 Stunden (Ueberstunden zwischen Ende der Tages- und Anfang der Nachtarbeit liegend) und 4 Sonntage gearbeitet habe, wofür er an Lohn vereinnahmte ℳ. 704,90, also pro Tag ℳ. 3,91, inklusive der höheren Bezahlung für Nacht- und Ueberstundenarbeit. Der außergewöhnlich kräftige Mann hatte folgende Arbeitsleistung. Am 19. Juli: 1 Tag, 1 Nacht und einen halben Sonntag mit 2½ Stunden Pause; 9. August: 1½ Tag und 1 Nacht ohne Pausen; 13. September: 2 Tage und 2 Nächte; 22. Oktober: 1 Tag, 1 Nacht und 1 Sonntag; vom 2.—5. November: 3¾ Tage und 3 Nächte. Dies eine Beispiel mag genügen, um zu beweisen, welche Anforderungen an die Körperkraft und Ausdauer der Schauerleute gestellt werden.

Die Arbeit ist eine völlig unregelmäßige, so daß, selbst wenn bei Ueberanstrengung auch eine beträchtliche Einnahme entsteht, das

Durchschnittseinkommen gering ist und kaum M. 900 bis 1000 beträgt. Der Schauermann muß jeder Zeit zur Verfügung stehen. Er hält sich in den Wirthschaften am Hafen auf, aus welchen er dann von dem Stauer zur Arbeit angeworben wird. Der Stauer ist der Zwischenmeister, der zwischen dem Schiffsbesitzer (Rheder) und Schauermann steht. Ursprünglich waren es Leute, die Uebung im Stauen hatten und gleichsam als Vorarbeiter mit arbeiteten. Die steigende Größe der Schiffe und die Uebernahme mehrerer Schiffe zum Laden und Löschen hat den Stauer heute zu einem Unternehmer gemacht. Er übernimmt das Löschen und Laden von dem Rheder auf eigene Gefahr, liefert die nöthigen Werkzeuge und stellt zum Theil auch kleinere Dampfer zum Transport der Schauerleute an Bord der Ueberseeschiffe. Zur Ueberwachung der Leute stellen die Stauer Leute, sogenannte Vize, an, auf die sie einen Theil der Verantwortlichkeit abladen. Die Einnahmen der Stauer stehen in keinem Verhältniß zu ihren Leistungen. Es giebt Stauer in Hamburg, die eine Jahreseinnahme von M. 50—60000 haben.

Während des Streiks hat die kapitalistische Presse versucht, die Lohnverhältnisse der Schauerleute als äußerst günstige darzustellen. Es wurden Lohnlisten nach den Eintragungen in den Büchern veröffentlicht. Die Listen waren eine Täuschung des Publikums, die sofort aufgedeckt wurde und die anständige bürgerliche Blätter veranlaßte, von einem Lohnlistenschwindel zu sprechen. Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrtgesellschaft veröffentlichte zuerst die Lohnlisten für 84 ihrer Schauerleute für 1895. Nach diesen Listen hatten die Leute einen Jahresverdienst von M 2138,04 bis M. 2732,96. Die Veröffentlicher dieser Listen wußten ganz genau, daß die Leute, auf deren Namen diese Summen eingetragen waren, dieselben nicht erhalten hatten. Sobald ein Schauermann ausscheidet, ohne daß die Arbeit beendet ist, stellt er einen Ersatzmann, der den Lohn des Schauermanns für die Dauer der Zeit, in welcher dieser ausscheidet, erhält. Diese den Ersatzleuten gezahlte Summe wird aber auf den Namen des ausgeschiedenen Schauermanns geschrieben. Auch wenn ein Schauermann, der in der Liste steht, erkrankt und an seiner Stelle ein Ersatzmann eintritt, wird der diesem gezahlte Lohn auf den Namen des Schauermanns geschrieben, der als fester gilt. Von den 84 Schauerleuten, für welche Löhne veröffentlicht wurden, hat Verfasser dieser Schrift 55 persönlich über ihre Lohnverhältnisse befragt. Sämmtliche Befragte hatten Ersatzleute stellen müssen und hatten die Ersatzleute ein Jahreseinkommen von M. 800 bis 1200. 22 von den befragten Leuten waren im Jahre 1895 krank und zwar von 8 Tagen bis 3 Monaten. Andere hatten militärische Uebungen mitgemacht. In allen diesen Fällen waren Ersatzleute angestellt, deren Löhne auf den Namen der ausgeschiedenen Schauerleute geschrieben wurden. Obgleich diese Sachlage sofort nach Veröffent-

lichung der Listen bekannt wurde, stützte der Staatssekretär v. Bötticher in der Reichstagssitzung vom 3. Dezember 1896 doch seine Behauptung, daß die Schauerleute hohe Löhne erhielten und deswegen aus Frivolität streikten, auf diese Lohnlisten. Von verschiedenen Stauern wurden dann gleichfalls Listen veröffentlicht. Wie man mit denselben das Publikum täuschen wollte, soll an der nachfolgenden Liste des Stauereibetriebes von Eugen Cellier bewiesen werden.

Laufende Nr.	Namen	1. Wochen	2. Tage gearbeitet	3. Tage thatsächlich	4. Verdienst pro Jahr		5. pro Tag		6. thatsächlich pro Tag		7. pro Woche	
					M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰
1	Jakobs	12	72	72	385	—	5	35	5	35	32	10
2	Rosenthal	52	316	312	1703	—	5	40	5	40	32	40
3	Ballhorn	52	315	312	1695	—	5	40	5	40	32	40
4	Stein	52	313	312	1691	10	5	40	5	40	32	40
5	Debula	52	311	312	1464	—	4	70	4	70	28	20
6	Appel	52	205	312	1328	95	6	50	4	26	25	55
7	Pfeil	52	205	312	1363	95	6	60	4	37	26	23
8	Meyer	45	188	270	1217	20	6	45	4	50	27	5
9	Hustedten	41	162	246	1054	30	6	50	4	28	25	71
10	Lehmkuhl	17	50	102	302	15	6	5	2	95	17	77
11	Nieschlag	52	189	312	1178	85	6	25	3	79	22	60
12	Klosse	52	191	312	1237	20	6	50	3	96	23	79
13	Möhring	9	20	54	119	85	6	—	2	22	13	32
14	Winzer	52	194	312	1232	70	6	35	3	95	23	70
15	Broghahn	52	199	312	1308	95	6	60	4	51	25	17
16	Henze	45	160	270	1007	75	6	30	3	73	22	39
17	Beckmann	47	180	282	1139	50	6	30	4	04	24	24
18	Meyer	52	207	312	1416	30	6	85	4	53	27	23
19	Oppermann	51	200	306	1309	30	6	55	4	24	25	67
20	Liebkert	52	186	312	1181	—	6	35	3	78	22	71
21	Engel	33	127	198	821	65	6	45	4	15	24	89
22	Koch	15	47	90	266	20	5	90	2	96	17	74
23	Blohm	45	162	270	1014	10	6	25	3	76	22	53
24	Möhrken	23	72	138	433	6	6	—	3	14	18	83
25	Reinke	39	141	234	774	10	5	50	3	30	19	85
26	Mauker	33	94	198	593	90	6	30	2	99	17	80
27	Schulz	11	27	66	149	40	5	50	2	25	13	31
28	Brück	50	164	300	997	55	6	10	3	32	19	95
29	Mann	5	13	30	82	80	6	35	2	76	16	56
30	v. Aucken	21	66	126	375	90	5	70	2	98	17	90
31	Wulf	13	37	78	238	50	6	45	3	5	18	34
32	Jankel	34	88	204	552	80	6	30	2	71	16	25
33	Klope	30	91	180	556	90	6	10	3	9	18	56
34	Becker	8	17	48	88	50	5	20	1	85	11	6
35	Kunnerfeld	10	27	60	161	80	6	—	2	69	16	18

Laufende Nr.	Namen	1. Wochen	2. Tage gearbeitet	3. Tage thatsächlich	4. Verdienst pro Jahr		5. pro Tag		6. thatsächlich pro Tag		7. pro Woche	
					M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰
36	Appel	34	124	204	816	50	6	60	4	—	24	1
37	Wendt	30	111	180	690	55	6	20	3	83	23	1
38	Graefner	34	118	204	727	90	6	15	3	56	21	41
39	Sunnewoldt	33	127	198	729	90	5	75	3	69	22	12
40	Rüsch	10	28	60	152	5	5	45	2	53	15	20
41	Mühlenpforte	19	59	114	331	35	5	60	2	91	17	44
42	Eberhardt	18	60	108	374	90	6	25	3	47	20	82
43	Timmann	26	85	136	511	25	5	30	3	75	19	66
44	Timmermann	6	16	36	84	50	6	—	2	35	14	8
45	Brockmüller	10	35	60	200	20	5	70	3	33	20	2
46	Müller	5	15	30	85	55	5	70	2	85	17	10
47	Kohle	17	54	102	353	25	6	55	3	46	20	78
48	Timm	16	64	96	550	50	8	60	5	73	34	40
49	Hildebrandt	13	50	78	350	70	7	—	4	49	26	98
50	Ronke	12	44	72	324	55	7	40	4	51	27	4
51	Kutschkofsky	12	43	72	298	80	7	—	4	15	24	90
52	Timmann II	12	46	72	321	20	7	—	4	46	26	76
53	Oldenburg	9	35	54	243	70	6	95	4	50	27	7
54	Siems	9	36	54	256	10	7	10	4	74	28	45
55	Hensel	9	34	54	239	75	7	5	4	44	26	64
56	Lipske	8	31	48	223	60	7	20	4	66	27	95
57	Tiedemann	5	18	30	126	25	7	—	4	21	25	25
58	Majer	3	7	18	41	85	6	—	2	32	13	95
59	Schulz	3	8	18	51	75	6	50	2	87	17	25
60	Manschke	2	5	12	24	65	4	95	2	8	12	33
61	Hollwinkel	1	3	6	20	70	6	90	3	45	20	70

In dieser Liste war ausnahmsweise angegeben, wie lange die Schauerleute im Betriebe beschäftigt waren. Um die thatsächlichen Verhältnisse darzustellen, sind die Rubriken 3, 6 und 7 eingefügt. In der veröffentlichten Lohnliste sind die Wochen, in welchen der Schauermann im Betriebe als ständiger Arbeiter galt, und dahinter die Tage angegeben, an welchen er gearbeitet hat. Es ergiebt sich daraus der in Rubrik 5 angegebene Tagelohn. Da aber die in Rubrik 2 angegebenen Tage nicht den auf die Wochenzahl fallenden Arbeitstagen entsprechen, so sind in Rubrik 3 diese Tage berechnet und findet sich dann in Rubrik 6 die thatsächliche Tageseinnahme und in Rubrik 7 die thatsächliche Wocheneinnahme der namentlich aufgeführten Schauerleute. Außerdem ist zu bemerken, daß als Arbeitstage hier auch die durcharbeiteten Nächte mit höherer Bezahlung angegeben sind. Die 61 in der Liste verzeichneten Schauerleute verdienten in 1617 Wochen insgesammt M. 38 575,10 oder pro

Woche M. 23,85½. Die Angaben in der Lohnliste sprechen für sich. Wocheneinnahmen von M. 11,06 bis M. 15,20 sind thatsächlich für Hamburger Verhältnisse so geringe, daß man mit vollem Recht von Hungerlöhnen sprechen kann.

Aber die Schauerleute haben noch bedeutende Nebenausgaben. Der Aufenthalt in den Wirthschaften, in denen sie auf Arbeitsgelegenheit warten müssen, nöthigt sie, Ausgaben zu machen. Will der Schauermann nicht stundenlange Wege machen, so muß er, wie die beigefügte Karte des Hamburger Hafens zeigt, den Fährdampfer benutzen. Nicht alle Stauer ersetzen den Schauerleuten diese Fahrkosten. Einige stellen wohl eigene Dampfer, andere zahlen einen Theil des nothwendigen Fährgeldes, viele aber leisten hierfür keinerlei Ersatz. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen treffen dann die Fährdampfer nicht pünktlich ein. Der Schauermann aber muß pünktlich auf seiner Arbeitsstelle sein, und oft kommt es vor, daß er nicht zur Arbeit angenommen wird, wenn er zu spät eintrifft. Da er weiter nicht immer zur Mittagszeit in seine Wohnung kommen kann, so muß er seine Nahrungsmittel fast regelmäßig in Wirthschaften kaufen. Alle diese Umstände erfordern, daß die Schauerleute einen höheren Lohn erhalten müssen, als Arbeiter, die regelmäßig an einer Arbeitsstelle thätig sind und ihr Mittagsmahl im Hause einnehmen können.

Es sind von den Schauerleuten deswegen auch wiederholt Anstrengungen gemacht worden, entsprechende Löhne zu erhalten. Im Jahre 1888 gelang es, durch eine Lohnbewegung die Verlängerung der Mittagspause um eine halbe Stunde zu erreichen. 1890 wurde durch einen Streik eine Lohnerhöhung von M. 4 auf M. 4,20 pro Tag und von M. 5 auf M. 5,40 für die Nacht errungen und wurde gleichzeitig der erste Lohntarif eingeführt. Der Lohntarif, welcher nunmehr durch den Streik im November 1896 durchgeführt werden sollte, hatte folgenden Wortlaut:

§ 1. a) **Lohn** pro Tag .... M. 5,—
" Nacht .... " 6,—
" Ueberstunde (Nachfeierabendarbeit) .... " —,60
für Sonn- und Festtage .... " 6,—

b) Für Arbeit von Morgens 3—6 Uhr, sowie Durcharbeiten der Frühstücks-, Mittags- oder Abendbrotpause wird jede durchgearbeitete Stunde doppelt, das heißt mit M. 1,20 bezahlt. Wird nach 12 Uhr Mittags gearbeitet, so gilt der Tag für voll; dauert die Arbeit länger als 1½ Uhr Mittags, so wird die Mittagspause extra bezahlt. Jede angefangene Stunde gilt für voll.

c) Für gesundheitsschädliche, sowie ausnahmsweise schwere Arbeiten, als loses Getreide, Salpeter, Guano, Schwefel,

Kies und Erz, Terpentin, Kampfer, gef. Häute, Eisen, loses Salz, Gambia usw. wird für den Tag M. 6 und für die Nacht und Sonntags M. 7 bezahlt, auch erhöht sich demgemäß der Ueberstundenpreis.

Obiger Preis wird bezahlt, wenn die Arbeitszeit ½ Tag und länger dauert.

§ 2. **Arbeitszeit.**

a) Die Arbeitszeit gilt bei Tage von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends mit einer ½stündigen Frühstückspause und einer 1½stündigen Mittagspause. Eine Arbeitszeit von ¾ Tag giebt es nicht.

b) Bei Nacht von Abends 6 Uhr bis Morgens 3 Uhr mit einer 1½stündigen Abendbrotpause, welche von 6 bis 7½ Uhr Abends stattzufinden hat. Als halbe Nacht gilt eine Arbeit von 6—10 Uhr. Wird Abendbrot gemacht und die Arbeit vor 10 Uhr beendet, so gilt dies auch für ½ Nacht. Nach 10 Uhr gilt die Nacht für voll.

c) Sonntags von Morgens 6 bis Vormittags 9½ Uhr und Nachmittags 12½ bis 5 Uhr Abends.

d) Alle Arbeitszeit gilt von Stadt zu Stadt.

Am Vorabend der großen Festtage, als Neujahr, Ostern, Pfingsten, Weihnachten, ist die Arbeitszeit um 4 Uhr Nachmittags beendet.

Die längste Arbeitszeit darf pro Mann 36 Stunden inklusive der Pausen nicht überschreiten, ausgenommen bei Notharbeiten. Mittags darf es nur Ausscheiden geben, falls die Arbeit beendet ist, sonst rechnet der Tag für voll.

§ 3. **Lohnauszahlung.**

Der Lohn ist nach dem sogenannten Ticketsystem auszuzahlen, d. h. jeder Mann erhält sofort nach Beendigung seiner Arbeit, gleichviel, ob das Schiff weiter arbeitet oder nicht, einen Lohnzettel ausgehändigt, worauf an zuständiger Stelle der betreffende Lohn zu jeder Zeit erhoben werden kann.

§ 4. **Beförderung.**

Freie Beförderung an und von Bord auch zu den Mittags- und Abendbrotpausen. Es muß thunlichst des Mittags mitgetheilt werden, wie lange das Schiff Abends noch arbeiten soll.

§ 5. **Arbeiten auf der Unterelbe.**

Bei auf der Unterelbe arbeitenden Schiffen wird der Tarif von der Stadt bis an die Stadt bezahlt bei freier Beköstigung, gleichviel ob das Schiff arbeitet oder nicht.

§ 6. Alle nicht vorgesehenen Fälle (Noth-, Havariearbeit usw.) regeln die Arbeitnehmer und Arbeitgeber unter sich.

Arbeiten auf der Unterelbe (bei Stade) werden auf den Dampfern vorgenommen, die wegen ihres Tiefganges nicht in den Hafen kommen können, bevor nicht ein Theil der Ladung gelöscht ist.

Die Stauer waren bereit, eine Lohnerhöhung von 30 ₰ eintreten zu lassen, doch sollte dieselbe auch für die gesundheitsschädlichen Arbeiten dann gelten, wenn das Schiff nicht ausschließlich eine Ladung habe, welche als gesundheitsschädlich beim Löschen bezeichnet wird. Selten aber hat ein Schiff eine einheitliche Ladung. Vielfach sind im Zwischendeck Stückgüter und im untersten Schiffsraum Schwefel, Kies oder dergl. Da ein Aufschlag für die Arbeiten bei solchen Materialien schon bestand, ohne Rücksicht darauf, ob das Schiff ganz oder theilweise damit beladen war, so wäre diese Art Lohnerhöhung einer Lohnkürzung gleichgekommen. Deswegen konnten die Schauerleute nicht darauf eingehen, durch Annahme dieses Vorschlages den Streik zu vermeiden.

Die **Ewerführer** übernehmen den Transport der Waaren zwischen dem Speicher und den Seeschiffen auf dem Wasserwege. In der Hafengegend befinden sich Kanäle, sogenannte Fleete, an welchen die Waarenspeicher liegen. Auch die Alsterbassins sind durch einen Kanal mit der Elbe verbunden oder richtiger die Alster, ein nördlich von Hamburg entspringendes Flüßchen, das in Hamburg sich zu den beiden Bassins Innen- und Außenalster erweitert, fließt in die Elbe und ist diese Wasserstraße durch Schleusen für den Verkehr eingerichtet. Auf diesem Wege werden von den Ewerführern direkt von den Schiffen entnommene Waaren bis in die Vororte Hamburgs über die Alster geführt.

Der Ewerführer leitet ein flaches Boot, Schute genannt, das eine Tragfähigkeit von 300—500 Zentnern hat. Die Schute wird allein durch die Kraft und Geschicklichkeit des Ewerführers vorwärts bewegt. Mit einem Bootshaken schiebt oder zieht der Ewerführer, der in der Regel allein ohne weitere Hülfskräfte an Bord ist, die Schute durch den Hafen und die Fleete. Ist die Schute vollgeladen, so ist ihr Führer genöthigt, auf dem etwa einen Fuß breiten Rande balanzirend, seine Arbeit zu verrichten. Es ist erstaunlich, mit welcher Geschicklichkeit diese Leute sich mit ihrem Fahrzeug durch die Uebersee- und Flußdampfer, kleineren und größeren Schiffe, bei regstem Verkehr hindurch zu arbeiten verstehen. Bald den Bootshaken auf Grund setzend, mit der Schulter schiebend, auf dem Rande der Schute langgehend, bald den Haken in die Ringe, welche an den Quaimauern befestigt sind, oder in die hölzernen Pfähle (Duc d'Alben genannt), welche in den Strom gerammt sind und an welchen die Dampfer, die im Strom löschen oder laden wollen, befestigt werden, einschlagend, arbeiten sich die Ewerführer bei größter Körperanstrengung mit ihrer Schute zum Bestimmungsort. Die erforderliche Geschicklichkeit muß durch eine längere Lehrzeit erworben werden und bilden somit die

Ewerführer eine der wichtigsten Kategorien der Hafenarbeiter. Die Ewerführer sind den Gefahren, welche auf den Schauermann lauern, in gleichem oder in erhöhterem Maße ausgesetzt. Gleich Jenen stehen sie bei dem Empfang oder der Ausgabe von Gütern unter den Krähnen und jedes Versehen in Bezug auf Befestigung der Güter in den Ketten der Krähne kann die zentnerschwere Last herabstürzen lassen, den Untenstehenden zerschmetternd. Bei Regen und Schneewetter, bei Glatteis und Schneetreiben, oft im Nebel, bei dem man nicht wenige Schritte weit zu sehen vermag, gehen sie auf dem Rande ihrer Schute, den Bootshaken handhabend. Selbst bei größter Geschicklichkeit müssen unter solchen Verhältnissen Unglücksfälle eintreten und nur zu oft bringen die Hamburger Zeitungen die Nachricht, daß Ewerführer in's Wasser gestürzt und ertrunken sind. Der Ewerführerbaas stellt die Schuten und Werkzeuge zur Arbeit. Doch nicht immer ist er Besitzer der Schuten, sondern er miethet sie zum Theil und ist in diesem Fall gleich dem Stauer nur Zwischenunternehmer.

Die Entlohnung der Ewerführer steht auch nicht im geringsten Verhältniß zu der Gefährlichkeit und den Anstrengungen des Berufes. Sie haben einen Tagelohn von *M.* 4,00, die Ueberstunden werden mit 30 bis 50 ₰ bezahlt. Nachtarbeit mit *M.* 4,00, für Arbeiten für den vollen Sonn- und Feiertag *M.* 5,00.

Der 1888 mit den Ewerführerbaasen vereinbarte Lohntarif enthält noch eine Reihe Bestimmungen, die sich auf den Transport der Schuten auf bestimmte Entfernungen in den Kanälen und Fleeten beziehen. Von den Ewerführern war den Baasen folgender Lohntarif vorgelegt:

Arbeitszeit von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends.

Tagelohn .... *M* 4,50
- Mittagspause $1\frac{1}{2}$ Stunden.
- Für Durcharbeiten der Mittagspause .... „ 1,—
- Ueberstunden à Stunde .... „ —,50
- Jede angefangene Stunde wird für voll gerechnet.

Nachtarbeit.
- Eine ganze Nacht von Abends 6 Uhr bis Morgens 4 Uhr .... *M.* 5,—
- Halbe Nacht bis 12 Uhr......................... „ 2,50
- Wird jedoch die Abendbrotszeit durchgearbeitet, so gilt die halbe Nacht bis 10 Uhr.
- Nach 12 Uhr gilt die Nacht für voll.
- Frühstunden werden à Stunde mit 50 ₰ bezahlt.
- Das Verlegen von Schuten wird nicht unter *M.* 1,50 bezahlt, dauert es länger als drei Stunden, so geht es stundenweise.

Nachtwachen werden mit M. 2,— bezahlt.

Es gilt die Zeit, bis das Fahrzeug geborgen resp. bis die Leute an's Land getreten diesseits der Elbe, als maßgebend für die Nachtarbeit.

Sonntagsarbeit.

Halber Tag bis $9\frac{1}{2}$ Uhr	M.	3,—
Ganzer Tag bis 4 Uhr	„	6,—
Dauert die Arbeit nach 4 Uhr, die Stunde	„	—,50

Wird die Kirchzeit durchgearbeitet, so wird die Stunde mit 60 ₰ bezahlt.

Berechtigte Auslagen, sowie Fährgeld, welche im Interesse des Betriebes gemacht werden, sind vom Arbeitgeber zu vergüten, dieses gilt auch für die Mittags- sowie Abendbrotspausen.

Inventararbeit. Es findet $\frac{3}{4}$ Stunde Frühstückspause, 2 Stunden Mittagspause und $\frac{1}{2}$ Stunde Vesperpause statt.

NB. Laut Beschluß der Versammlung vom 24. November fordern wir Aufhebung des Meldebureaus in der Katharinenstraße.

Die Nachtwachen werden bei beladenen Schuten gehalten, um Diebstahl oder bei eintretendem Sturm Beschädigungen von Waaren oder Fahrzeug zu verhindern, und ist der Wachende für die Ladung verantwortlich.

Das Meldebureau wurde 1890 nach einem unglücklich verlaufenen Streik der Ewerführer von den Baasen eingerichtet. Der sich Meldende erhielt keineswegs Arbeit nachgewiesen, sondern nur einen Schein, daß er die Berechtigung habe, bei einem Ewerführerbaas in Arbeit zu treten. Die Baase erklärten, auf diese Weise unehrliche Arbeiter ausschließen und sich vor Diebstahl schützen zu wollen. Es wurden aber alle Ewerführer ausgeschlossen, die hervorragend bei dem Streik von 1890 oder auch nur in der Organisation thätig waren.

Die **Quaiarbeiter** werden auf den Schuppen, die längs den Quais erbaut sind, beschäftigt. Zwischen dem Rande des Quais und dem Schuppen stehen die Dampfkrähne auf Schienengeleisen. Die Krähne sind transportabel und werden je nach der Lage des Schiffes verschoben. Ferner liegen in diesem Zwischenraum Schienengeleise für Eisenbahnwagen, welch letztere so direkt vor den Schuppen geführt und dort beladen werden. Der Dampfkrahn hat einen beweglichen Arm, an welchem die Kette herabhängt. Der Arm wird über das Schiff geführt, die Kette herabgelassen, von den Schauerleuten wird die Last in die Kette eingeschlungen, dann diese hochgezogen und durch Drehung des Armes direkt in den Schuppen geführt, wo sie von den Quaiarbeitern in Empfang genommen

wird. Spielend werden durch diese Dampfkrähne zentnerschwere Lasten vom Schiff zum Schuppen übergeführt. Die Quaiarbeiter stapeln die Waaren in dem Schuppen auf. Der Transport erfolgt auf Schiebekarren. Vom Schuppen werden die Güter dann in die Eisenbahnwagen oder auf die Rollwagen, die sie in's Zollgebiet führen, von den Quaiarbeitern verladen. Ebenso werden die Waaren, welche in die Schiffe verladen werden sollen, sofern sie auf dem Landwege kommen, zunächst in dem Schuppen gelagert. Auch die Quaiarbeiter sind in erheblichem Maße den Gefahren, verletzt oder getödtet zu werden, ausgesetzt.

Die Quaianlagen sind ausschließlich Staatseigenthum. Nur die Schuppen 26—29 am „Petersenquai" (siehe die Karte) sind von dem Hamburgischen Staat an die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft" vermiethet. Der Staat erhebt von den Rhedern, welche ihre Schiffe an den Quais löschen oder laden lassen wollen, eine nach Tonnengewicht berechnete Gebühr. Für die Lagerung auf den Schuppen wird pro 100 kg und pro Tag ein Lagergeld von 8 ₰ erhoben.

Die **Staatsquaiarbeiter** erhalten ihren Lohn vom Hamburger Staat, der für die Verwaltung der Hafenanlagen eine besondere Behörde, die „Deputation für Handel und Gewerbe," eingesetzt hat. Es werden am Staatsquai durchschnittlich 1600 bis 1700 Arbeiter beschäftigt. Von diesen sind jedoch nur 600 sogenannte „feste" Arbeiter, die regelmäßig beschäftigt werden. Alle anderen gelten als Hülfsarbeiter, von denen jedoch nur ein Theil regelmäßig Beschäftigung findet. Die Hülfsarbeiter erhalten Karten, rothe, blaue und gelbe. Zunächst werden die Arbeiter mit rothen, dann die mit blauen und zuletzt die mit gelben Karten angenommen. Die Hülfsarbeiter mit rothen und blauen Karten finden sich in der Regel Morgens mit den festen Arbeitern an der Arbeitsstätte ein, ohne bestimmt darauf rechnen zu können, Arbeit für den Tag zu erhalten. Die Hülfsarbeiter, welche nicht eingestellt werden, halten sich dann gewöhnlich in dem vom Staate eingerichteten Arbeitsnachweis, von den Hafenarbeitern „Schafstall" genannt, auf, von wo sie nach Bedarf dann zur Arbeit geholt werden. Die „festen" Arbeiter erhalten einen Tagelohn von ℳ. 3,60, die Hülfsarbeiter mit rothen Karten von ℳ. 3,30, die mit blauen und gelben Karten von ℳ. 3. Die Wächter und Pförtner erhalten ℳ. 3 pro Tag resp. Nacht. Zeitweilig wird an den Staatsquais auch in Akkord gearbeitet, doch wissen die Arbeiter nicht, wie die Berechnung erfolgt. Ein äußerst günstig gestellter „fester" Arbeiter am Staatsquai hatte für 1895 folgende Einnahme:

Monat	Arbeits-tage à M 3,60	Betrag M.	Betrag ₰	Ueber-stunden à 45 ₰	Betrag M.	Betrag ₰	Akkordgeld pro Monat M.	Akkordgeld pro Monat ₰	Gesammt-verdienst M.	Gesammt-verdienst ₰
Januar	26	93	60	24	10	80	3	68	108	08
Februar	24	86	40	28	12	60	—	—	99	—
März	26	93	60	20	9	—	19	20	121	80
April	24	86	40	18	8	10	26	40	120	90
Mai........	24	86	40	12	5	40	16	80	108	60
Juni	22	79	20	4	1	80	11	—	92	—
Juli	26	93	60	6	2	70	7	36	103	66
August	25	90	—	8	3	60	9	12	102	72
September ..	25	90	—	13	5	85	15	36	111	21
Oktober	26	93	60	14	6	30	11	04	110	94
November ...	26	93	60	22	9	90	1	85	105	35
Dezember ...	24	86	40	9	4	05	13	—	103	45
	298	1072	80	178	80	10	134	81	1287	71

Die Hülfsarbeiter mit rothen Karten dürften kaum zu einem Jahresverdienst von M. 800 kommen, während der Verdienst, der noch weniger regelmäßig beschäftigten Hülfsarbeiter noch bedeutend niedriger ist. Die Staatsquaiarbeiter stellten folgenden Lohntarif als Forderung auf:

1. Abschaffung jeglicher Akkordarbeit im Staats-Quaibetriebe.
2. Sämmtliche am Staatsquai beschäftigten Arbeiter, ob feste oder Hülfsarbeiter, erhalten einen Tagelohn von M. 4,50, Sonntags M. 6,—.
3. Die Wächter sowohl wie die Pförtner erhalten für ihre zehn- eventuell elfstündige Arbeitsleistung gleichfalls M. 4,50.
4. Die Arbeitszeit dauert von Morgens 6 bis Abends 6 Uhr, mit einer halbstündigen Frühstückspause von 8 bis $8^1/_2$ Uhr, sowie einer anderthalbstündigen Mittagspause von 12 bis $1^1/_2$ Uhr, Sonntags von Morgens 6 bis $9^1/_2$ Uhr, Nachmittags von 1 bis 5 Uhr.
5. Nachtarbeit wird an sämmtliche Arbeiter wie folgt vergütet: Von Abends 6 bis 12 Uhr pro Stunde 60 ₰, von Nachts 1 bis 4 Uhr pro Stunde 75 ₰. Die Pausen werden mitbezahlt. Bei der Nachtarbeit sind die Pausen von Abends 6 bis 7 Uhr, und nach 12 Uhr, von 12 bis 1 Uhr einzuhalten. Länger als bis 4 Uhr Morgens darf nicht gearbeitet werden.

   Sonntags darf nur bis 10 Uhr Abends gearbeitet werden und ist jede Stunde nach 5 Uhr mit 75 ₰ zu vergüten. Auch ist eine Pause von 5 bis 6 Uhr einzuhalten. Werden Pausen auch nur theilweise gearbeitet, so sind die ganzen Pausen doppelt zu berechnen.

Zur Sonntags- wie zur Nachtarbeit kann Keiner gezwungen werden.

6. Bei Nachtarbeit über 12 Uhr kann jeder Arbeiter den anderen Tag feiern und hat dieses den Beamten bei Schluß der Nachtarbeit mitzutheilen.

Wie ungünstig die Verhältnisse der Wächter und Pförtner liegen, für die ein Lohntarif nicht besteht, dürfte aus den Forderungen hervorgehen, welche die Staatsquaiarbeiter für die Wächter stellten. Sie lauten:

1. Für eine zehnstündige Dienstzeit gleicher Lohn mit den Schuppenarbeitern.
2. Jede Woche eine Nacht frei.
3. Den Wächtern ist ein Zimmer anzuweisen, worin dieselben sich um- und ankleiden und das von ihnen mitgebrachte Essen erwärmen und genießen können; im Winter muß das Zimmer mäßig erwärmt sein.
4. Sollte ein Wächter um Urlaub bitten, so ist dieses sofort vom Schuppenvorstand zu genehmigen, aber nur bei Verlust seines Lohnes.
5. Wegen Krankheit darf Niemand entlassen werden, sondern nur wegen grober Dienstverletzung.
6. Sollte ein Wächter die Kontroluhr nicht vorschriftsmäßig bedient haben, so sind nur für mehrere nacheinander fehlende Stiche pro Stück 10 ₰ zu entrichten.
7. Wird ein Wächter schlafend angetroffen, so hat derselbe dafür *M.* 1 zu entrichten.
8. Die Rondebeamten werden strenge angewiesen, den Wächtern freundlich und höflich entgegen zu kommen und jede unnütze Nörgelei zu vermeiden.
9. Sollte die Krankheit eines Wächters so weit gehoben sein, daß er sich wieder arbeitsfähig fühlt, und derselbe beantragt, wieder in seine frühere Stellung eingesetzt zu werden, so ist diesem Antrag Folge zu leisten.

Die Hülfsarbeiter, welche von dem Arbeitsnachweis entnommen werden, forderten Gleichstellung mit den festen Arbeitern und Abänderung der Einrichtungen des Arbeitsnachweisbüreaus. Auch die Arbeiter, welche am Staatsquai die Krähne bedienen, die **Krahnführer,** hatten Lohnerhöhung gefordert. Die Krahnführer müssen technische Kenntnisse besitzen und eine Art Lehrzeit durchmachen, ehe sie ihre Funktionen zu erfüllen vermögen. Die Arbeit erfordert die angestrengteste Aufmerksamkeit und ist überaus verantwortungsvoll.

Die Krahnführer haben einen Lohn von M. 4,20 pro Tag und für Ueberstunden 45 und 50 Pfennig. Sie forderten:

Tagelohn (10stündige Arbeitszeit) .... M. 5,—
Ueberstunden (vor 12 Uhr)........................... „ 0,60
do. (nach 12 Uhr Nachts)...................... „ 0,75
Das Durcharbeiten der Pausen von 6—7 und 12—1 Uhr wird doppelt bezahlt.
Sonntagsarbeit...................................... „ 6,—

Nachtarbeit wird bezahlt, so lange aufgegeben; wird bis Dreiviertel gearbeitet, so ist hierfür eine Stunde für in Ordnung bringen des Krahnes zu vergüten.

Streichung des § 12 der Dienstordnung, welcher besagt: „Ist Mangel an Arbeit, so ist die Verwaltung berechtigt, die Leute beliebig feiern zu lassen."

Die **Quaiarbeiter am Petersenquai** hatten annähernd die gleichen Lohnbedingungen, wie die am Staatsquai. Im Jahre 1894 wurden ihnen die Löhne willkürlich gekürzt. Darauf begannen sie sich zu organisiren, was den Erfolg hatte, daß den Hülfsarbeitern 20 ₰ pro Tag am Lohn zugelegt wurde. Auf Vorstellung seitens der Organisation erfolgte eine nochmalige Lohnerhöhung, doch wurden die alten Löhne erst wieder gezahlt, nachdem mit einem Streik gedroht war. Am 9. Oktober 1895, an demselben Tage, an welchem ein Jahr vorher die Lohnkürzung erfolgte, wurden die alten Löhne wieder gezahlt und ein fester Lohntarif geschaffen. Die Arbeiter am „Petersenquai" sind jedoch insofern ungünstiger daran, wie ihre Kollegen am Staatsquai, weil sie oft, auch die „festen" Leute, vergeblich zur Arbeitsstelle fahren und auf die Ankunft der Schiffe warten müssen. Ersatz wird ihnen dafür nicht gewährt. Am Staatsquai ist es möglich, die „festen" Arbeiter so zu vertheilen, daß sie täglich Beschäftigung haben, während am Petersenquai, Schuppen 26—29, nur die Dampfer der H.-A.-Packetfahrt-Gesellschaft anlegen, die Zahl der zu löschenden Schiffe also beschränkt ist.

Aufzeichnungen über die Löhne und die Arbeitstage werden nur von den Leuten gemacht, die intelligenter sind und darum höhere Verdienste erzielen resp. regelmäßiger zur Arbeit herangezogen werden. Obgleich diese Aufzeichnungen nicht maßgebend sind für die Einkommensverhältnisse aller Arbeiter, soll nachstehend das Einkommen eines „festen" Schuppenarbeiters am Petersenquai für 1895 nach dessen Aufzeichnungen angegeben werden, um zu zeigen, welche Arbeitszeit erforderlich ist, um einen nennenswerthen Verdienst zu erzielen. Es ist bei Beurtheilung des Einkommens besonders zu berücksichtigen, daß die Leute oft außer dem Hause essen müssen, ohne daß sie sich Speisen mitnehmen können, weil nicht angesagt wird, wenn durchgearbeitet werden soll.

Monat	Arbeitstage à M. 3,40	Betrag M.	₰	Ueberstunden à 42 ₰	Betrag M.	₰	Gesammt-Verdienst M.	₰
Januar	26 3/4	90	95	66	27	72	118	67
Februar	19 2/4	66	30	84	35	28	101	58
März	25 3/4	87	55	83	34	86	122	41
April	26	88	40	97	40	74	129	14
Mai	27 2/4	93	50	86	36	12	129	62
Juni	25 2/4	86	70	102	42	84	129	54
Juli	25	85	—	32	13	44	98	44
August	25 3/4	87	55	25	10	50	98	5
September	23 2/4	79	90	68	28	56	108	46
Oktober	27 1/4	92	65	59	24	78	117	43
November	25 3/4	87	55	97	40	74	128	29
Dezember	24 2/4	83	30	70	29	40	112	70
	302 3/4	1029	35	869	364	98	1394	33

Der Mann hat an 13 Sonntagen gearbeitet und sind in den Ueberstunden 23 volle Nächte enthalten. Ein anderer „fester" Arbeiter hatte in demselben Jahre bei 306 Arbeitstagen, 728 Ueberstunden (darunter 21 volle Nächte) ein Einkommen von M. 1356,47. In beiden Fällen kommen von dem Verdienst für Invaliden- und Krankenversicherung M. 25,48 in Abzug. Außerdem sind die beträchtlichen Fahrkosten (pro Tag 40—60 ₰) von und zur Arbeitsstelle in Anrechnung zu bringen. Kein Hülfsarbeiter hat die Jahreseinnahme von M. 1000,— erzielt.

Die Quaiarbeiter am Petersenquai stellten folgende Forderungen:

1. Lohn pro Tag für:

a) Vorarbeiter .... M. 4,60
b) Arbeiter .... „ 4,20
c) Krahnführer .... „ 5,—
d) Küper .... „ 4,80
e) Pförtner .... „ 3,50
f) Nachtwächter .... „ 3,50

2. Eine ganze Nacht M. 6 für alle a—c,
Ueberstunden M. —,60.

3. An Sonn- und Festtagen M. 6 für Alle.

Für Arbeit von Morgens 3—6 Uhr, sowie Durcharbeiten der Frühstücks-, Mittags- u. Abendbrotpausen, wird jede durchgearbeitete Stunde doppelt, das heißt mit M. 1,20 bezahlt, jede angefangene Stunde gilt für voll.

4. Arbeitszeit.

a) Die Arbeitszeit gilt bei Tage von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends, mit einer ½stündigen Frühstückspause und einer 1½stündigen Mittagspause.

b) Bei Nachtarbeit von Abends 6 Uhr bis Morgens 3 Uhr, mit einer 1½stündigen Abendbrotpause, welche von 6—7½ Uhr Abends stattzufinden hat.

c) Als eine halbe Nacht gilt eine Arbeit von 6—10 Uhr mit einer Pause von 6—6½ Uhr. Wird Abendbrotpause gemacht und die Arbeit vor 10 Uhr beendet, so gilt dies auch für eine halbe Nacht. Nach 10 Uhr gilt die Nacht für voll.

d) Am Vorabend der großen Feste, als Neujahr, Ostern, Pfingsten und Weihnachten, ist die Arbeitszeit um 4 Uhr Nachmittags beendet (ohne Lohnabzug).

e) Die längste Arbeitszeit darf pro Mann 36 Stunden, inkl. Pausen, nicht überschreiten.

f) Bei vorkommender Durcharbeit darf dieselbe nicht länger als bis 7½ Uhr dauern, ohne Pause, und wird diese mit drei Stunden berechnet.

g) Zu Arbeiten auf Schiffen, Oberländerkähnen, Leichtern und Schuten dürfen keine auf den Schuppen beschäftigte Arbeiter herangezogen werden.

h) Betreffs des Feierns muß eine genaue Kontrole geführt werden. Muß gefeiert werden, so erhalten die betreffenden Leute Abends vorher Bescheid.

i) Bei voraussichtlicher Nachtarbeit müssen die Leute bis Mittag Bescheid haben.

k) Bei Bestellung zu Sonn- und Festtagen-Arbeit muß der Tag immer voll bezahlt werden, gleichviel ob gearbeitet wird oder nicht.

Die **Speicherarbeiter** werden von den sogenannten „Quartiersleuten" beschäftigt. Diese besitzen oder pachten in der Stadt, im Zollgebiet, Speicher oder sie miethen im Freihafen von dem Staat Lagerräume. Die Kaufleute lagern ihre Waaren in den Lagerräumen der Quartiersleute und nehmen sie von dort nach Bedarf. Für das Aufnehmen, Lagern und Absetzen der Waaren zahlen die Kaufleute nach Gewicht oder nach Stückzahl eine Gebühr. Auch die Kaufleute, welche ihre Waaren in den eigenen Speichern lagern, nehmen die Arbeitskräfte von den Quartiersleuten, so daß diese als Zwischenunternehmer zwischen dem Kaufmann und dem Arbeiter sich erweisen. Einige Kaufleute haben das Zwischenmeistersystem der Quartiersleute beseitigt. So nimmt die „Freihafen-Lagerhausgesellschaft", die große Speicher im Freihafengebiet vom Staate gemiethet hat, die Speicherarbeiter selbst an. Neben den Speicherarbeitern fungiren noch die Lagerhausarbeiter. Die Mehrzahl der Lagerhaus-

arbeiter wird noch geringer gelohnt, als die Speicherarbeiter, welche einen Lohn von M. 18—23 per Woche und für Ueberstunden 40 ₰ erhalten. Sie fordern folgende Lohn- und Arbeitsbedingungen:

„§ 1. a) Lohn pro Tag am Speicher . . . . M. 4,50
" " " " Bord und am Quai . . . . " 5,—
" " Nacht . . . . " 6,—
Ueberstunde (nach Feierabend) . . . . " —,60
Für einzelne Stunden am Tage . . . . " —,60
Für Sonn- und Festtage . . . . " 6,—

b) Für Arbeit von Morgens 3—6 Uhr, sowie Durcharbeiten der Frühstücks-, Mittags- oder Abendbrotpause wird jede durchgearbeitete Stunde doppelt, d. h. mit M. 1,20 bezahlt.
Wird nach 12 Uhr Mittags gearbeitet, so gilt der Tag für voll. Jede angefangene Stunde gilt für voll.

c) Für gesundheitsschädliche, sowie ausnahmsweise schwere Arbeiten, als ges. Häute, Eisen usw., wird für den Tag M. 5,50 und für die Nacht und Sonntags M. 7 bezahlt. Auch erhöht sich demgemäß der Ueberstundenpreis. Obiger Preis wird auch bezahlt, wenn die Arbeitszeit einen halben Tag und länger dauert.

§ 2. Arbeitszeit.

a) Die Arbeitszeit gilt bei Tage von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends mit einer ½ stündigen Frühstückspause und 1½-stündigen Mittagspause.

b) Bei Nacht von Abends 6 Uhr bis Morgens 3 Uhr mit einer 1½ stündigen Abendbrotpause, welche von 6—7½ Uhr Abends stattzufinden hat. Als halbe Nacht gilt eine Arbeit von 6—10 Uhr.
Wird Abendbrot gemacht und die Arbeit vor 10 Uhr beendet, so gilt dies auch für eine halbe Nacht. Nach 10 Uhr gilt die Nacht für voll.

c) Sonntags von Morgens 6 bis Vormittags 9½ Uhr und Nachmittags 12½ bis 5 Uhr Abends.

d) Alle Arbeitszeit gilt von Stadt zu Stadt.
Am Vorabend der großen Festtage, als Neujahr, Ostern, Pfingsten, Weihnachten, ist die Arbeitszeit um 4 Uhr Nachmittags beendet.

§ 3. Bei Arbeit außerhalb des Hamburger Hafens regeln die Arbeitnehmer und Arbeitgeber unter sich."

Nach den vorstehenden Schilderungen dürfte es nicht erforderlich sein, die Arbeitsmethoden und die Lohnverhältnisse der Arbeiter, bei denen sich die Art der Arbeit aus dem Namen ergiebt, näher zu beschreiben. Es sind dies die **Getreidearbeiter, Korn-Akkordarbeiter, Kohlenarbeiter, Schiffsreiniger** und **Schiffsmaler.**

Die Lohnverhältnisse der ersteren drei Kategorien schließen sich denen der Schauerleute an und sind auch die gestellten Forderungen denen der Schauerleute angepaßt.

Die Arbeit der **Kohlenarbeiter,** die zu den Schauerleuten zählen und auch „schwarze Schauerleute" genannt werden, ist besonders, sofern sie auf den Schiffen verrichtet wird, eine so anstrengende, daß sie auch von kräftigen Leuten nur wenige Jahre hintereinander verrichtet werden kann. Der größere Verdienst, den sie zum Theil erzielen, wird reichlich aufgewogen durch die größere Ausgabe von Körperkraft und die unvermeidlich eintretenden Schäden für die Gesundheit. Besonders das „Jumpen", das Aufziehen des mit Kohlen gefüllten Korbes, wobei nicht die Armeskraft allein, sondern auch das Körpergewicht, durch Herabspringen von einem erhöhten Standpunkt, nachdem die Zügleine an eine höhere Stelle gefaßt ist, zum Emporschnellen der Last benutzt wird, ist eine der schwersten und anstrengendsten Arbeiten.

Die Arbeit der **Getreidearbeiter** besteht in dem Umschaufeln oder Umstechen des lose in den Speichern liegenden Getreides (Kornumstecher) oder in dem Füllen der Säcke mit Getreide, dem Abwiegen und Transportiren der Säcke. Auch hier sind noch verschiedene Benennungen der einzelnen Arbeitsmethoden. Die Leute, welche die vom Schiff oder zum Schiff gelieferten Säcke Getreide zählen, werden z. B. Tallyleute genannt, die auch einen besonderen Verein haben und sich als besondere Arbeiterkategorie fühlen.

Die **Korn-Akkordarbeiter** füllen die Säcke mit Getreide im Schiffsraum und transportiren sie zum Schiffsrand, von wo sie meistens wieder in die neben dem Schiff liegende Schute oder den Oberländer Flußkahn entleert werden. Sie verrichten diese Arbeit im Akkord und erhalten per Last = 2500 Kilo für jede einzelne Arbeitsthätigkeit nach einem bestimmten Tarif Zahlung, so für Wiegen 7 ₰, für „Aufziehen" 3 ₰ per Last. Die Akkordsätze wechseln, je nachdem an Bord des Schiffes oder in der Schute gearbeitet wird. Es sind bestimmte Sätze für das Tragen der Säcke zu den Wagen, zu den Speicherböden usw. im Tarif vorgesehen. Auch hier sind neben den Stauern noch Zwischenmeister, die Kornumstecherbaase, vorhanden. Es seien hier, ohne die aus dem Namen sich ergebende Arbeitsthätigkeit zu schildern, nur noch die von diesen Arbeiterkategorien etwas abweichenden Forderungen der Schiffsreiniger und Schiffsmaler angefügt.

Die **Schiffsreiniger** fordern:

1. **Arbeitszeit:** Morgens von 6 Uhr bis 5½ Uhr Abends, mit einer ½stündigen Frühstücks- und einer 1½stündigen Mittagspause.
2. **Tagelohn.** Gewöhnlicher Tagelohn M. 4.—
   Für Sonn- und Festtage bei 8stündiger Arbeitszeit M. 4,50.

Für Nachtarbeit bei 8stündiger Arbeitszeit von 8 Uhr Abends bis 4 Uhr Morgens, mit einer Pause 12—1 Uhr, M. 4,50.

3. **Ueberstunden.** Für gewöhnliche Ueberstunden 50 ₰. Für Ueberstunden an Sonn- und Festtagen, sowie Nachts 60 ₰. Jede angefangene Stunde wird für voll gerechnet. Drei Ueberstunden werden für eine halbe Nacht gerechnet. Nachtarbeit von 12—4 Uhr wird als volle Nacht betrachtet und mit M. 4,50 vergütet.

Wird $^3/_4$ Tag gearbeitet, so ist hierfür der volle Tagelohn mit M. 4,— zu bezahlen.

An den Vorabenden von Ostern, Pfingsten und Weihnachten ist die Arbeit um 4 Uhr Nachmittags beendet.

Freie Beförderung an und von Bord, geltend für das Winter- und Sommer-Semester.

Die **Schiffsmaler** stellen folgende Forderungen:

1. **Arbeitszeit** von Morgens 7 Uhr bis Abends $5^1/_2$ Uhr von Land zu Land mit $^1/_2$ Stunde Frühstück, $1^1/_2$ Stunde Mittagspause.
2. **Minimallohn** für gelernte Maler M. 4,70, für ungelernte Maler M. 4,20.
3. **Sonntagsarbeit** von Morgens 7 Uhr bis Nachmittags 4 Uhr, für gelernte Maler M. 6, für ungelernte Maler M. 5.
4. **Ueberstunden** am Sonntag 70 ₰.
5. **Nachtarbeit** von Abends 8 Uhr bis Morgens 4 Uhr, einschließlich einer Stunde Pause, für gelernte Maler M. 6, für ungelernte Maler M. 5.
6. **Nachtarbeit** von 12 Uhr Nachts bis 4 Uhr Morgens M. 5.
7. Wird Abends nach $7^1/_2$ Uhr gearbeitet, so gilt dies für eine halbe Nacht; dieselbe dauert bis $9^1/_2$ Uhr Abends. Für gelernte Maler M. 3, für ungelernte Maler M. 2,50.
8. **Ueberstunden:** Für gelernte Maler 65 ₰, für ungelernte Maler 60 ₰.
9. Wird Frühstücks- oder Mittagspause durchgearbeitet, so wird diese Zeit doppelt bezahlt.
10. Dreiviertel Tag Arbeit ist für voll zu bezahlen.
11. Wird man Morgens oder Mittags zur Arbeit geschickt und muß unverrichteter Sache umkehren, so ist hierfür ein halber Tag zu bezahlen.
12. An Vorabenden vor den Festen Ostern, Pfingsten und Weihnachten wird um 4 Uhr Feierabend gemacht, doch ist der Tag für voll zu bezahlen.
13. Diese Forderungen sind im Sommer und Winter einzuhalten, bei freier Beförderung von Land zu Land.

Dagegen dürfte es angebracht sein, die Verhältnisse einer der schlechtgestelltesten und die unangenehmste und gesundheitsschädlichste Arbeit verrichtenden Kategorie, der **Kesselreiniger**, etwas näher zu schildern. Diese haben den sich in den Kesseln ansetzenden sehr salpeterhaltigen Wasserstein abzuklopfen und abzukratzen. Die Kessel liegen za. 20—25 Fuß von Deck aus im Schiffsraum. Der Luftzutritt zu diesem Schiffsraum ist bei Stillliegen des Schiffes ein äußerst geringer. Die Kessel, durch den nach den neueren Konstruktionen die Heizröhren hindurch führen, haben drei Zugangslöcher, sogenannte „Mannlöcher", die nur so groß sind, daß ein nicht zu stark gebauter Mensch sich hindurch zwängen muß. Einen anderen Luftzutritt als durch die Mannlöcher haben die Kessel nicht, wenn sie gereinigt werden. Der Kesselreiniger muß nun, nachdem er sich durch das Mannloch hindurch gearbeitet, bei dem Scheine einer qualmenden Oellampe, „Funzel", seine Arbeit in der dunstigen Atmosphäre verrichten. Der Salpeterstaub läßt ihn, durch das Mannloch gesehen, in einer Dunstwolke erscheinen. Das Athmen ist auf das Aeußerste erschwert und oft wird, unter „normalen" Verhältnissen, der Arbeitende einer Ohnmacht nahe gebracht und muß schleunigst den Raum verlassen, um nicht zu ersticken. Unter „normalen" Verhältnissen beträgt die Temperatur im Kessel 35—38 Grad Reaumur. Wenn aber das Schiff schnell wieder den Hafen verlassen soll, so werden in der Nacht, wenn das Schiff ankommt, die Feuer gelöscht und Morgens um 6 Uhr müssen die Kesselreiniger dann schon in den noch halb glühenden Kesseln ihre Arbeit beginnen. Sobald der Dunst und die Temperatur nur zu ertragen sind, — was dadurch festgestellt wird, daß man eine Lampe in den Kessel hält, und sobald diese nicht sofort erlischt, — wird mit der Arbeit begonnen. In solchen Fällen geht die Temperatur in den Kesseln bis zu 48 Grad Reaumur hinauf. Die dunstige Luft, den Salpeterstaub athmend, von Schmutz starrend, müssen die Kesselreiniger dann 4—5 Stunden hintereinander ihre Arbeit verrichten. Die natürliche Folge ist, daß die Kesselreiniger ein kränkliches und elendes Aussehen haben. Da zu der Arbeit nur schmächtig gebaute Menschen brauchbar sind, weil andere sich in dem Kesselraum nicht bewegen und durch das Mannloch nicht kriechen können, so befinden sich unter den Kesselreinigern viele junge, noch im Wachsthum begriffene Menschen. Die Mehrzahl bilden jedoch ältere im Wachsthum zurückgebliebene Leute. Nach einer über die streikenden Kesselreiniger aufgenommenen Statistik stellt sich das Alter folgend: Von 369 Kesselreinigern sind 45 bis 16, 148 bis 20, 129 bis 30, 29 bis 40, 12 bis 50, 5 bis 60 und einer 64 Jahre alt. Die älteren Leute haben nicht während ihrer ganzen Lebenszeit die Arbeiten im Kessel verrichtet, sondern sie sind von anderen Berufen, in denen sie nicht mehr zu brauchen waren, zu den Kesselreinigern übergegangen. Ein

fester Lohntarif besteht für die Kesselreiniger nicht. Von den 369, deren Alter angegeben, verdienten: 7 ℳ. 4,—, 2 ℳ. 3,50, 15 ℳ. 3,—, 4 ℳ. 2,50, 4 ℳ. 2,25 und 337 ℳ. 2,— pro Tag. Gegen Krankheit waren nur 89 Mann versichert.

Die Kesselreiniger legten folgenden Lohntarif den Baasen vor:

1. Arbeitszeit. Von Morgens 6 Uhr bis Abends 5 Uhr, inkl. Arbeitseintheilung.

Nachts: Von Abends 8 Uhr bis Morgens 4 Uhr, inkl. einer Stunde Pause.

Sonntags: Von Morgens 6 Uhr bis Nachmittags 4 Uhr.

2. Lohn-Bedingungen.

Tagelohn an Wochentagen .... ℳ. 3,—
„ „ Sonn- und Festtagen .... „ 4,—
Für Nachtarbeit .... „ 4,—
„ Ueberstunden .... „ —,40

3. Ueberstunden. Von 5 bis 8 Uhr Abends, nach dieser Zeit ist die halbe Nacht zu rechnen.

4. Schiffsreinigerarbeiten werden nach dem ortsüblichen Tagelohn bezahlt.

5. Für Maschinen- und Mauerarbeiten. Tagelohn ℳ. 3,50, Nachts ℳ. 4,50.

6. Pausen. Frühstück Morgens von 8 Uhr bis 8½ Uhr. — Mittag von 12 bis 1 Uhr. — Vesper nach Belieben. — Abendbrot Abends von 5 bis 8 Uhr. — Nachtpause von 12 bis 1 Uhr.

7. Tagelohn für Vorleute. ℳ. 4, Nachts und Sonntags ℳ. 5. — Ueberstunden ℳ. 0,50.

Selbst diesen am elendesten Gestellten unter den Hafenarbeitern verweigerten die Baase und das Unternehmerthum eine Besserung der erbärmlichen Verhältnisse.

Die **Donkeyleute.** Donkey nennt man an Bord des Schiffes einen kleinen Dampfkessel, der zum Betrieb der Dampfwinde, „Winsche“, in Betrieb gesetzt wird, wenn die Feuer der großen Kessel gelöscht sind. Um auch bei Segelschiffen, die nur im Strom und nicht an Quais mit Dampfkrähnen löschen, mit Dampf löschen zu können, sind von Unternehmern solche Donkeys auf Schuten gesetzt und legen an der Seite der Segelschiffe an, diesen die „Winsche“ der Dampfschiffe ersetzend. Die den Dampfkessel bedienenden Leute werden Donkeyleute genannt. An Bord des Schiffes zählt der Donkeymann zur Schiffsmannschaft und ist gewöhnlich Heizer.

Die Arbeit des Donkeymannes erfordert ununterbrochene Aufmerksamkeit. Die Arbeitszeit ist gleich der der Schauerleute, da er mit diesen gemeinsam zu arbeiten hat, eine lange. Es kommt vor, daß Donkeyleute ununterbrochen 36 Stunden hintereinander arbeiten

müssen. Als regelrechte Tagesarbeit gilt die Zeit von 5 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends. Dafür wird ein Wochenlohn von M. 27 bezahlt. Für Ueberstunden und Nachtarbeit wird besondere Zahlung geleistet. Die Donkeyleute forderten die Anerkennung des folgenden Tarifs:

§ 1. **Auslohnung.**

a) Wochenlohn für elfstündige Arbeitszeit .... M. 30,—
b) Für die Nachtarbeit .... „ 6,—
c) Für die Sonntagsarbeit .... „ 6,—
d) Für die Ueberstunden .... „ —,60
e) Für die halbe Nacht .... „ 3,—
f) Für die Mittagszeit durcharbeiten .... „ 1,20
g) Für die Stunden von 3 Uhr bis 5 Uhr Morgens à Stunde .... „ —,75
h) Freie Beförderung an und von Bord.

§ 2. **Arbeiten auf der Unterelbe.**

a) Tagelohn .... „ 6,—
b) Nachtarbeit .... „ 7,—
(Dieses gilt von der Stadt bis an die Stadt.)
c) Freie Verpflegung oder M. 1,50 pro Tag mehr.

§ 3. **Ruhepausen.**

a) 1/2 Stunde Frühstück.
b) 1 1/2 Stunden Mittagspause.
c) 1 1/2 Stunden Abendbrotspause von 6 bis 7 1/2 Uhr.
(Dieses angeführte Zeitmaß beginnt erst dann, wenn der Betreffende an Land, und endigt, wenn er das Land wieder verläßt.)

§ 4. **Arbeitszeit.**

a) Die Arbeitszeit beginnt Morgens 5 Uhr und endigt Abends 5 1/2 Uhr.
b) Die Nachtarbeit beginnt Abends 6 Uhr und endigt Morgens 3 Uhr.
c) Jede angefangene Stunde gilt für voll.

§ 5. Donkeyleute dürfen nicht zur Arbeit als Schauermann herangezogen werden (wenn keine Vereinbarung getroffen ist). Die halbe Nacht ohne Abendbrotspause erstreckt sich nur bis 10 Uhr. Wird Abendbrot gemacht, so gilt die halbe Nacht bis 12 Uhr, ohne Abendbrotspause wird nach 10 Uhr die Nacht für voll gerechnet.

Des Ferneren rechtzeitiges Bescheidsagen zur Nachtarbeit.

Zwei Nächte hintereinander darf nicht gearbeitet werden.

Sonntags wird von Morgens 5 bis 9 1/2 Uhr Vormittags und von 12 1/2 bis 4 Uhr Nachmittags gearbeitet.

Alle Arbeitszeit gilt von und bis an die Stadt.

Die **Maschinisten** gehören zu den qualifizirten Arbeitern des Hafens. Sie müssen vor Ausübung ihrer Arbeit ein Examen ablegen und erhalten ein Patent. Vorbedingung ist, daß sie fünf Jahre zur See als Heizer gefahren sind. Sie arbeiten auf den im Hafen zur Verwendung kommenden Fähr-, Vergnügungs- und Schleppdampfern im Maschinenraum und haben auf den Fährdampfern und kleineren Schleppdampfern sowohl die Heizung, als auch die Bedienung der Maschine zu besorgen. Der enge Maschinenraum ist glühend heiß und die einzige Erholung für die Maschinisten ist, den Kopf einige Minuten aus der Luke des Raumes an Deck zu stecken. Die Maschinisten haben eine Arbeitszeit von Morgens 6 bis Abends 7 Uhr, doch beginnt die Arbeitszeit auch oft um $5^1/_2$ Uhr Morgens und endet $7^1/_2$ Uhr Abends, ohne daß dafür eine besondere Entschädigung gewährt wird. Der Maschinist muß jedoch eine Stunde vor Beginn der Arbeitszeit für die übrige Mannschaft des Schiffes an Bord, um Dampf zu machen. Auf einigen Schiffen wird die Ueberstunde mit 50 ₰ bezahlt, in der Regel aber giebt es einen Wochenlohn von ℳ 30,— und weder Bezahlung für Ueberstunden noch Sonntagsarbeit. Ja es kommt vor, daß das den Maschinisten z. B. auf Vergnügungstouren von den Passagieren gegebene Trinkgeld als Lohn angerechnet wird. Die Barkassenführer (Maschinisten auf kleinen Motorbooten) erhalten ℳ. 21—28 Wochenlohn. Oft kommt es bei den Schleppdampfern, welche die Ueberseeschiffe in den Hafen holen müssen, vor, daß der Maschinist mehrere Nächte in der Woche durcharbeiten muß. Um diese Mißstände zu beseitigen, stellten die Maschinisten folgenden Lohntarif auf:

§ 1. Die Arbeitszeit ist von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends, inklusive einer Mittagspause von $1^1/_2$ Stunden. Die Mittagszeit muß in die Zeit von 12—3 Uhr fallen.

§ 2. Der Wochenlohn ist für Schleppdampfer ℳ 33 und für Barkassen ℳ 30. — Jede angefangene Ueberstunde wird mit 60 ₰, nach 10 Uhr Abends mit 75 ₰ bezahlt.

§ 3. Sonntagsarbeit wird mit 75 ₰ pro Stunde, wird jedoch gefahren, so wird nicht unter ℳ 3 bezahlt. Wird die Mittagspause oder Abendbrotpause durchgefahren, so wird hierfür ℳ 1 bezahlt.

§ 4. Bei Fahrten, welche voraussichtlich länger dauern, ist dem Maschinisten Bescheid zu sagen und die nöthige Zeit zu lassen, damit sich derselbe mit Lebensmitteln versehen kann.

§ 5. Jeder Maschinist ist human und seiner verantwortlichen Stellung angemessen zu behandeln.

Die Gefahren, denen die **Seeleute** auf offener See im Kampfe mit den Elementen ausgesetzt sind, werden so oft bei der Darstellung von Schiffsbrüchen und Havarien der Schiffe in Stürmen geschildert, daß in dieser Schrift davon abgesehen werden kann, diese Schilde-

rungen zu wiederholen. Kein Seemann weiß, wenn er den heimathlichen Hafen verläßt, ob er ihn, ob er seine Angehörigen wiedersehen wird. Er, der die Güter, welche den Rhedern Reichthum sichern, heranschafft, ist ständiger Gefahr für sein Leben ausgesetzt. Aber nicht die Gefahr, welche stürmisches Wetter bringen kann, allein droht ihm, sondern die Einrichtungen im Schiff, die Arbeitsweise, die von ihm geforderte oft übermenschliche Anstrengung, die brutale Behandlung seitens der Vorgesetzten machen ihm oft das Leben zur Qual. Und nur diese Verhältnisse sollen hier geschildert werden.

Die Ausbeutung des Seemanns beginnt schon, ehe er an Bord kommt. Der Seemann, der ein gutes Schiff haben will, ist genöthigt, bei dem Schlafbaas zu wohnen. Dieser hat wiederum Verbindung mit dem Heuerbaas, und wird dem Seemann zuerst zu einer Heuer verhelfen, der am meisten bei ihm verzehrt oder am tiefsten bei ihm in Schulden steckt. Der Heuerbaas ist der Vermittler der Arbeit. Er kann keineswegs den Seemann „anmustern", wie das Anwerben genannt wird, sondern gilt nur als Zwischenperson, welche die Seeleute für ein bestimmtes Schiff aussucht. Das Anmustern selbst geschieht durch den Wasserschout, einen von dem Staat angestellten Beamten. Für die Anmusterung haben die Seeleute keine Zahlung zu leisten, dagegen haben sie an den Heuerbaas eine Abgabe zu entrichten. Diese Abgabe ist durch den Hamburgischen Staat sanktionirt, denn es ist von diesem ein bestimmter Tarif aufgestellt. Nach diesem Tarif sind von dem Seemann, der eine Heuer annimmt, an den Heuerbaas zu zahlen: Erster Koch mit M. 120 Monatsheuer, M. 12, zweiter Koch mit M. 70 Heuer, M. 10, für Heizer, Trimmer und Matrosen, die eine Monatsnote als Vorschuß erhalten, M. 6, und die 1½ Monatsnote als Vorschuß erhalten, wie bei den nach der Westküste von Amerika gehenden Dampfern der Pacific- und Kosmos-Linie, M. 9. Damit die Seeleute jedoch ein Schiff erhalten, sind sie genöthigt, noch ein Extrahonorar, nicht dem Heuerbaas, wohl aber der von diesem angestellten Zwischenperson, dem sogenannten „Renner", in die Hand zu drücken. Dieses System birgt die schmählichste Ausbeutung der Seeleute in sich, und es wäre für die Rheder ein Leichtes, dasselbe zu beseitigen, wenn sie die Seeleute direkt anwerben würden. Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft hat die ausbeutenden Heuerbaase beseitigt und nimmt die Seeleute direkt an, doch haben dieselben auch hier bei der ersten Musterung M. 3, bei jeder weiteren Musterung M. 1,50 an Gebühren zu bezahlen. Dazu kommt, daß auch hier die Erwerbung der Freundschaft des „Renners" von vielen Leuten für nothwendig erachtet wird, und dürften diesem Zwecke wahrscheinlich verhältnißmäßig große Summen geopfert werden.

Die Seeleute erhalten bei der Anmusterung einen Vorschuß in der Höhe von 1 oder 1½ Monatsheuer. Dieser Vorschuß wird

jedoch nicht baar gewährt, sondern in Form einer Note, die in der Regel einlösbar ist, wenn das Schiff die Nordsee verlassen hat und in den Atlantischen Ozean kommt. Da hier die Seeleute die Note aber nicht einlösen können, so sind sie genöthigt, dies vor dem Betreten des Schiffes zu thun. Die Note wird von dem Heuerbaas ausgestellt und dann bei dem Schlafbaas oder dem Kleiderhändler eingewechselt. Es gehen von der Monatsheuer erst die Gebühren für die Anmusterung, die Schulden bei dem Schlafbaas und dann noch die Ausgaben ab, die bei dem Händler gemacht werden müssen, um eventuell die Note einlösen zu können. Das raffinirte System, das bei dieser Ausbeutung von dem Trio der Ausbeuter in Anwendung kommt, in allen Einzelheiten zu schildern, würde zu weit führen. Noch ehe der Seemann an Bord des Schiffes ist, hat er den größten Theil oder die ganze Monatsheuer in den Händen der sich redlich oder unredlich darin theilenden „Landhaifische" gelassen.

Sobald der Seemann angemustert hat, untersteht er den Bestimmungen der Seemannsordnung. Diese giebt dem Schiffsführer eine absolute Gewalt über die Leute und den weiteren Vorgesetzten die Möglichkeit, die Leute nach Belieben zu chikaniren. Es seien hier nur zwei auf die Schiffsmannschaft Bezug habende Paragraphen der Seemannsordnung angeführt, um zu zeigen, welcher Disziplin die Seeleute unterworfen sind. Diese lauten:

§ 84. Mit Geldstrafe bis zu einer Monatsheuer wird ein Schiffsmann bestraft, welcher sich einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflichten schuldig macht.

Als Verletzung der Dienstpflicht in diesem Sinne wird insbesondere angesehen:

Nachlässigkeit im Wachtdienste;
Ungehorsam gegen den Dienstbefehl eines Vorgesetzten;
Ungebührliches Betragen gegen Vorgesetzte, gegen andere Mitglieder der Schiffsmannschaft oder gegen Reisende;
Verlassen des Schiffes ohne Erlaubniß oder Ausbleiben über die festgesetzte Zeit;
Wegbringen eigener oder fremder Sachen von Bord des Schiffes und an Bord bringen oder an Bord bringen lassen von Gütern oder sonstigen Gegenständen ohne Erlaubniß;
Eigenmächtige Zulassung fremder Personen an Bord und Gestattung des Anlegens von Fahrzeugen an das Schiff;
Trunkenheit im Schiffsdienste;
Vergeudung, unbefugte Veräußerung oder bei Seite bringen von Proviant.

Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

§ 86. Ein Schiffsmann, welcher den wiederholten Befehlen des Schiffers oder eines anderen Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam verweigert, wird mit Gefängniß bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern bestraft.

Diese Strafbestimmungen werden fast ausnahmslos auch bei den geringsten Vergehen rücksichtslos angewendet, und die Schilderungen, welche die Seeleute von dieser Anwendung geben, bieten traurige Bilder davon, wie rücksichtslos Menschen, die eine höhere Stelle im Schiffsdienst einnehmen, ihren unter harter Arbeit seufzenden Mitmenschen diese bevorzugte Stellung fühlen lassen.

Die Räume, welche den Mannschaften zum Schlafen und zum Aufenthalt angewiesen werden, sind in Luftraum und Möglichkeit der Reinhaltung jammervoll beschaffen, so daß selbst der Hamburger Hafenarzt Dr. Nocht nur Worte des Tadels auf dem Kongreß des Vereins für Gesundheitspflege, der 1896 in Kiel stattfand, hatte. Dann aber die Arbeit selbst.

Außer den Offizieren und Maschinisten befinden sich an Bord Matrosen (Decksmannschaft), Heizer und Trimmer. Auf einem Dampfschiff von 2000 Tons Ladefähigkeit, das als ein mittleres Schiff gelten kann, befinden sich zirka 24 Mann Besatzung außer dem Kapitän, und zwar: zwei Steuerleute, drei Maschinisten, ein Maschinistenassistent, ein Koch, ein Zimmermann, zwei Stewards (Aufwärter), vier Vollmatrosen, zwei Leichtmatrosen, fünf Heizer und drei Trimmer. Die Matrosen haben in der Takelage zu arbeiten, Segel zu setzen und das Deck in Ordnung zu halten, sowie Nachts auf Wache am Ausguck zu stehen. Die Heizer haben die Feuer im Heizraum zu versehen. Bei einem Schiff von 2000 Tons Ladefähigkeit sind vier bis sechs Feuer, die ein Heizer allein zu besorgen hat. Mit ihm arbeitet ein Trimmer, der die Kohlen aus den Bunkern, die neben, vor und über dem Kessel liegen und ausschließlich zur Aufbewahrung der Kohlen dienen, zum Feuer heranzuschaffen hat. Die Hitze in dem Heizraum steigt in den tropischen Gewässern bis auf 48 Grad Reaumur. Die Anstrengung der in diesem Raum Arbeitenden ist eine furchtbare, und nicht unberechtigt ist der Ausspruch, daß der Heizraum der Hölle gleicht. Nach einer von Dr. Nocht aufgestellten Statistik kommen unter 100 Todesfällen bei den Feuerleuten 39 Selbstmorde vor. Diese Zahlen sprechen mehr, als lange Schilderungen es vermöchten.

Abgesehen von der Gefahr, die den Heizern und Trimmern ständig vor dem glühenden Kessel droht, sind diese bei einem Schiffbruch, durch Kollision herbeigeführt, dem sicheren Untergang geweiht, wenn sie sich im Heizraum befinden.

Die Arbeitszeit ist für diese Arbeiterkategorie eine zu lange. Aber selbst diese wird entgegen der regelrechten Eintheilung noch verlängert. Die Seemannsordnung besagt: „Kein Schiffsmann ist

3*

verpflichtet, wenn das Schiff in einem Hafen liegt, länger als zehn Stunden zu arbeiten, wenn nicht dringende Fälle vorliegen." Im Allgemeinen wird dies auch eingehalten, denn die Arbeitszeit ist gewöhnlich von 6 bis 6 Uhr mit 1/2stündiger Frühstücks-, 1stündiger Mittags- und 1/2stündiger Vesperpause. Ueberstunden werden mit 30 ₰ pro Stunde vergütet. Liegt das Schiff an einem Sonntag im Hafen, so wird gewöhnlich von der Besatzung nicht gearbeitet; wo dies jedoch geschieht, wird die Arbeit als Ueberstundenarbeit betrachtet und demgemäß bezahlt. Nur die Decksmannschaft ist verpflichtet, Sonntags Morgens von 6—8 Uhr (oft auch länger) unentgeltlich Schiffsreinigungsarbeiten zu verrichten. Die eventuelle Bezahlung dieser Arbeiten hängt ganz von dem guten Willen des Vorgesetzten ab, denn in den meisten Musterrollen ist die Klausel eingeschaltet, daß der Schiffsmann verpflichtet ist, wenn das Schiff in einem ausländischen Hafen liegt, auch Sonntags zu arbeiten.

Auf See ist die Arbeitszeit in „Wachen" eingetheilt. Das Maschinenpersonal hat gewöhnlich drei, öfters auch zwei „Wachen". Im ersteren Falle also erste Wache von 12 bis 4 Uhr, zweite Wache von 4 bis 8 Uhr, dritte Wache von 8 bis 12 Uhr. Die Heizer haben also nach einer 4stündigen Arbeitszeit eine Ruhepause von 8 Stunden. Die Trimmer, deren Arbeit fast ebenso schwer ist, als die der Heizer, müssen jedoch durchschnittlich eine Stunde früher an die Arbeit, um die Asche, welche sich im Heizraum angesammelt hat, über Bord zu werfen. Hier sei auch bemerkt, daß die Einrichtungen für diese Arbeit, namentlich auf älteren Schiffen, oft recht mangelhaft sind, was die vielen Unfälle, welche dabei vorkommen, beweisen.

Ist die Arbeitszeit in zwei Wachen getheilt, so dauert die erste Wache von 12 bis 6 Uhr, die zweite von 6 bis 12 Uhr. Diese Art pflegt gewöhnlich auf kleineren Dampfern, namentlich in der Ost- und Nordsee, auf Fisch- und Schleppdampfern angeordnet zu werden. Die Arbeitszeit ist in diesem Falle also bedeutend länger, was damit begründet wird, daß die Schiffe stets nur kurze Reisen machen und namentlich Ost- und Nordseedampfer nach jeder Reise wieder drei bis vier Tage im Hafen liegen.

Das Alles wäre noch nicht das Schlimmste. Aber da finden sich häufig Maschinisten, welche die Heizer und Trimmer auch während der eigentlichen Ruhepausen arbeiten lassen, ohne dafür Bezahlung zu leisten, und suchen dies damit zu begründen, daß der Schiffsmann verpflichtet sei, 10 Stunden zu arbeiten. Es heißt zwar in der Semannsordnung, daß Notharbeiten auf See nicht bezahlt zu werden brauchen. Aber was wird nicht Alles als Notharbeit angesehen? Z. B. „Farbewaschen", d. h. die mit Oelfarbe gestrichenen Theile des Maschinenraumes abwaschen, Malen, Rostklopfen, Putzen 2c. Weigert sich nun Jemand, diese Arbeiten ohne

Bezahlung zu verrichten, so wird dies in's Schiffsjournal eingetragen und er im Heimathshafen dem Wasserschout zur Bestrafung vorgeführt.

Einige Rhedereien haben die Einrichtung getroffen, daß die Heizer 4, die Trimmer aber 6 Stunden Wache gehen müssen. Besonders ist dies der Fall auf Mittelmeerdampfern. Auch dafür haben die Rheder einen Grund und zwar den, daß die Arbeit in diesen Gegenden für die Schiffsmannschaft nicht so anstrengend und gesundheitsschädigend sei als in anderen Gegenden, was jedoch durchaus nicht zutrifft. Der wahre Grund hierfür kann nur der sein, daß dadurch ein Mann der Besatzung gespart wird. Hier ein Beispiel, in welcher Weise gespart wird. Ein Schiff der „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffs-Gesellschaft" wurde an die „Deutsche Levante-Linie" verkauft. Bei der früheren Gesellschaft hatte dasselbe eine Heizer- und Trimmerbesatzung von 14 Mann; bei der jetzigen Gesellschaft jedoch nur 8 Mann, von welchen aber noch 5 in sogenanntem Tagelohn beschäftigt sind, so daß zur Heiz- und Trimmerarbeit, zu der früher 12 Mann gebraucht wurden, jetzt nur drei Mann übrig sind.

Die Decksmannschaft wird in zwei Wachen eingetheilt, sogenannte deutsche Wachen (Steuerbord-* und Backbordwache). Die Arbeitszeit dieser Leute beträgt abwechselnd an einem Tage 14, am anderen 10 Stunden. Steuerbordwache von 12 bis 4; 8 bis $12^{1}/_{2}$; $6^{1}/_{2}$ bis 12 Uhr. Backbordwache von 4 bis 8 und von $12^{1}/_{2}$ bis $6^{1}/_{2}$ Uhr. Was außer dieser Zeit gearbeitet wird, soll als Ueberstunden gerechnet und bezahlt werden, was leider nicht immer geschieht. Die Entlohnung der Seeleute ist eine geradezu erbärmliche. Es erhalten an Monatsheuer:

Matrosen	M. 50,—
Heizer	„ 60,—
Trimmer	„ 50,—
Unbefahrene Trimmer	„ 40,—

Die Jahreseinnahme ergiebt sich aber keineswegs durch die einfache Multiplikation der Monatsheuern, sondern wird durch arbeitslose Zeit wesentlich verringert. Eine von dem Hamburger Seemannsverein aufgestellte Statistik ergiebt folgendes Bild: „Die durchschnittliche Fahrzeit der Seeleute stellt sich auf neun Monate im Jahre. Bei den gegenwärtigen Heuersätzen stellt sich der Jahresverdienst: Für Matrosen M. 450, Heizer M. 540, Trimmer M. 450, Stewards (Durchschnitt) M. 270, Ober-Stewards M. 630, Köche M. 720, Boots- und Zimmermann M. 720. Die Ausgaben stellen sich für verheirathete Seefahrer im Jahre: Heuergeld mit Trinkgeldern M. 20, Effektentransport M. 12, Invaliditäts-Versicherung M. 5, Effektenversicherung M. 10, Ausrüstung M. 100—120, Miethe für die Familie M. 250,

---

* Steuerbord ist die rechte, Backbord die linke Seite des Schiffes.

Feuerung und Beleuchtung M. 100, Abgaben an den Staat M. 20, Kleidung für die Familie (3 Kinder) M. 100, Ernährung der Familie M. 520, Ernährung des Ehemannes für 3 Monate M. 50, Mobiliarversicherung M. 3, Wirthschafts-Inventar-Ersatz M. 15, Doktor, Apotheke respektive Krankengeld M. 25, Wäsche, Reinigung des Hauses M. 30, Fährgelder und Straßenbahn M. 15, Werkzeug für den Zimmerman M. 40. Summa M. 1275. Das Resultat ist: Ein verheiratheter Seemann muß jährlich rund M. 1275 verausgaben, während er — von den Stewards abgesehen — nur M. 450—720 im Jahre einnehmen kann.

Ein Matrose (auch der unverheirathete) verdient bei 9 monatlicher Fahrzeit M. 450 im Jahre. Drei Monate bleibt er durchschnittlich — in verschiedenen Zwischenräumen natürlich — am Land und muß sich während dieser Zeit selbst equipiren. Kost und Logis kommen beim Schlafbaas auf mindestens M. 15 pro Woche, macht in 13 Wochen M. 195. Dazu die Ausgaben für Ersatz der Ausrüstung, für Abgaben für kleine Bedürfnisse usw."

Unter diesen Umständen war es heiligste Pflicht der Seeleute, eine Lohnaufbesserung zu fordern. Dies thaten sie mit Aufstellung des folgenden Lohntarifes:

1. Die Monatsheuer der Matrosen wird auf M. 70 erhöht; diejenige der Heizer auf M. 85 und diejenige der Trimmer auf M. 75. Die übrigen Chargen erhalten eine dementsprechende Erhöhung.
2. Der Ueberstundenlohn wird auf 50 ₰ erhöht. Jede Stunde außer der bestimmten Arbeitszeit gilt als Ueberstunde.
3. Wache um Wache für die Matrosen.
4. Beseitigung der Heuerbaase durch ein Heuer-Bureau.
5. Uebernahme der Effektenversicherung der Seeleute seitens der Rheder, gegen eine geringe Prämie.

Diese Forderungen sind um so berechtigter, als diese Löhne schon von den Rhedern Hamburgs gezahlt worden sind. Im April 1889 gelang es den organisirten Seeleuten, die Heuer auf die jetzt geforderten Sätze zu erhöhen. Die Rhederei hat dabei auch bestanden. Nachdem die Aussperrungen von 1890 aber einen für die Arbeiter unglücklichen Verlauf genommen, säumten auch die Rheder nicht, die Heuern auf die heute bestehenden Sätze herabzudrücken. Geradezu schmachvoll für das Hamburger Unternehmerthum ist es, daß selbst diesen Leuten, welche, ständig in Gefahr schwebend, den Rhedern und Kaufleuten den Reichthum zuführen, die geringe Lohnerhöhung versagt wurde und erst zur Arbeitsniederlegung geschritten werden mußte, trotz des Rhederprofites.

Zum Schluß dieses Abschnittes sei noch bemerkt, daß auch die Arbeiter der Elbdampfschifffahrts-Gesellschaft „Kette" mit Lohnforderungen an die Direktion herantraten. Sie legten folgenden Lohntarif vor:

§ 1. a) Lohn pro Tag .... M. 4,—
„ „ Nacht .... „ 5,—
Ueberstunden (nach Feierabend) .... „ —,50
Sonntags und Festtags .... „ 5,—
„ „ „ von 6—9½ Uhr Vorm. „ 3,—
b) Wird unter Mittag durchgearbeitet, so wird jede Stunde doppelt bezahlt.

§ 2. a) Arbeitszeit gilt bei Tage von Morgens 6 Uhr bis Abends 6 Uhr inkl. einer halbstündigen Frühstücks- und einer eineinhalbstündigen Mittagspause.

b) Nachtarbeit von 6—3 Uhr mit einer eineinhalbstündigen Abendbrotpause von 6—7½ Uhr. Als eine halbe Nacht gilt die Arbeit von 6—10 Uhr. Wird nach 8 Uhr gearbeitet, so gilt dies für eine halbe Nacht. Bei Nachtarbeit wird die Arbeitszeit nach 10 Uhr ohne und nach 12 Uhr mit Abendbrotpause für voll bezahlt.

c) Sonntagsarbeit währt von Morgens 6—9½ Uhr, Nachmittags von 1—4 Uhr.

d) Am Vorabend der großen Festtage Neujahr, Ostern, Pfingsten und Weihnachten wird die Arbeit um 4 Uhr beendet.

e) Fährgeld muß extra vergütet werden.

f) Einstellung sämmtlicher Gemaßregelten, auch darf bei Wiederaufnahme der Arbeit keine neue Maßregelung stattfinden.

g) Der Lohntarif ist in jeder Arbeitsstätte sichtbar auszuhängen.

Auch die Lage dieser Arbeiter bedarf dringend der Verbesserung, wie auch die der Besatzung der Alsterdampfboote, die gleichfalls mit Forderungen hervortraten, ohne Erfolg zn erzielen.

Diese im Einzelnen kurz gehaltene, im Ganzen ziemlich ausgedehnte Schilderung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Hafenarbeiter und Seeleute wird ein verständliches Bild von der Beschäftigung und Lage der Hafenbevölkerung bieten und verschiedene Vorgänge bei dem Streik erklärlicher machen.

In allen Lohntarifen fällt besonders das Bestreben auf, eine geregelte Arbeitszeit zu schaffen, wobei die eigenartigen Arbeitsverhältnisse volle Berücksichtigung finden durch das Vorsehen von Ueberstunden. Damit darin aber nicht völlige Willkür herrscht, sollen die Ueberstunden höher bezahlt werden, und besonders muß das dann geschehen, wenn die zur Erholung und zur Einnahme der Mahlzeiten nothwendigen Pausen durchgearbeitet werden soll. Geradezu charakteristisch ist die in den Lohntarifen wiederkehrende Forderung, daß kein Arbeiter gezwungen werde, länger als **36 Stunden** hintereinander zu arbeiten. Wenn solche Forderungen gestellt werden, dann müssen die Verhältnisse dringend einer Aenderung bedürfen.

III.

Ursachen des Streiks.

Wer den Schilderungen der Lage und Arbeitsmethoden der Hafenarbeiter aufmerksam gefolgt ist, wird nach einer Ursache für den Streik kaum zu forschen haben. Sie liegt in den dargestellten Verhältnissen, und nur im Unverstand oder mit bösem Willen kann von einem „frivolen" Streik gesprochen werden. Es ist mehr als fraglich, ob es überhaupt frivole Streiks giebt. Wenn der Arbeiter oder die Arbeiterin dazu kommt, eine vielleicht lange innegehabte Arbeitsstelle aufzugeben, sich der mit der Arbeitsniederlegung verbundenen Noth preiszugeben, die weitere Existenz auf das Spiel zu setzen, den Angehörigen wochenlange Entbehrungen zuzumuthen, dann müssen die Verhältnisse an der Arbeitsstelle unerträgliche geworden sein. Vielleicht erscheint die momentane Ursache eines Streiks kleinlich, doch ist diese in den Vordergrund tretende Differenz, wenn sie geringfügiger Natur ist, oft nur ein Vorkommniß, das den aufgespeicherten Groll über fortgesetzte Bedrückungen zum Ausbruch kommen läßt.

Kann man schon im Allgemeinen nicht von frivolen Streiks sprechen, so kann dies sicher nicht in Bezug auf den Hafenarbeiterstreik geschehen. Aber es war für die Unternehmer nothwendig, die Arbeiter scheinbar in's Unrecht zu setzen, um von sich selber den Vorwurf der rücksichtslosesten Ausbeutung abzuwälzen. Daher der schon charakterisirte Schwindel mit den Lohnlisten. Und auch die Hamburger Handelskammer nimmt in dem schon mehrfach erwähnten Jahresbericht für 1896 keinen Abstand, trotz der offenkundigen falschen Darstellung des Einkommens der Hamburger Hafenarbeiter durch die veröffentlichten Lohnlisten, den Streik als einen unberechtigten, dem Uebermuth entspringenden darzustellen. Die Ausführungen in dem Handelskammerberichte sind zu interessant, als daß sie hier nicht Aufnahme finden sollten. Sie lauten:

> „Obgleich die Löhne der Schauerleute, wie durch die inzwischen veröffentlichten Lohnlisten nachgewiesen ist, schon sehr hoch für ungelernte Arbeiter waren und die Rheder und Stauerbaase daher jede Erhöhung derselben für sachlich unbegründet und in Rücksicht auf die Löhne der übrigen Hafenarbeiter für nicht unbedenklich

hielten, erklärten sie sich in dem Wunsche, den Frieden aufrecht zu halten, zur Erhöhung des Tagelohnes um 30 ₰, des Ueberstundenlohnes um 10 ₰ bereit. Die Schauerleute wiesen aber dieses Entgegenkommen zurück und legten am 23. November die Arbeit nieder, worauf die Arbeitgeber ihr Zugeständniß zurücknahmen. Dem Streik der Schauerleute schlossen sich in rascher Folge fast alle übrigen Hafenarbeiter an, theils nachdem sie ihren Arbeitgebern mit ganz kurzen Erklärungsfristen unannehmbare Forderungen gestellt hatten, theils ohne überhaupt irgendwelche Forderungen zu stellen. Für Jeden, der mit unseren unter sozialdemokratischer Herrschaft stehenden Arbeitern und mit ihrer Denk- und Handlungsweise vertraut ist, war es bereits nach wenigen Tagen klar, daß man es nicht mit einer gewöhnlichen Streikbewegung zur Erlangung besserer Arbeitsbedingungen zu thun hatte. Selbst die sonst ruhigsten und besonnensten Arbeiter waren für jedes Zureden, für jede Verhandlung unzugänglich. Die Bewegung war der Ausfluß eines an Uebermuth streifenden Gefühls der Uebermacht über ihre Arbeitgeber."

Uebermuth und sozialdemokratische Verhetzung will das Hamburger Unternehmerthum als Grund für einen Streik angeben, der durch der Unternehmer rücksichtsloses Verhalten den Arbeitern gegenüber entstanden ist. Wie es mit dem Uebermuth beschaffen, zeigen die Schilderungen über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse, und welche Bewandtniß es mit der sozialdemokratischen Verhetzung hat, mag aus der Thatsache hervorgehen, daß die der sozialdemokratischen Partei angehörenden Leiter der Hafenarbeiter-Organisationen sich gegen den Streik wandten. Der Leitung der sozialdemokratischen Partei in Hamburg selbst kam die Streikerklärung so überraschend, daß sie außer Stande war, irgendwie auf die Stellungnahme der Streikenden einwirken zu können. Es ist dem Unternehmerthum auch während des ganzen Verlaufes des Streiks nicht gelungen, den Beweis zu erbringen, daß der Streik der Leitung der sozialdemokratischen Partei unterstehe oder auch nur von dieser beeinflußt worden ist. Die krampfhaften Versuche, die von einem Theil der bürgerlichen Presse nach dieser Richtung hin gemacht wurden, sind sämmtlich gescheitert. Daß die sozialdemokratische Partei die Streikenden mit allen Mitteln unterstützte, war ebenso selbstverständlich, wie auch die Thatsache, daß sozialdemokratische Abgeordnete den Streikenden hülfreich zur Hand gingen. Die Letzteren waren zum Theil als Vertreter der Hamburg-Altonaer Bevölkerung im Reichstag, oder als Leiter der Gewerkschaften zur regsten Antheilnahme verpflichtet. Die sozialdemokratische Partei müßte ja keine Arbeiterpartei sein, ihre Reichstagsabgeordneten müßten ja aufgehört haben, mit den Arbeitern zu fühlen und zu denken, wenn nicht in diesen wirthschaftlichen Kämpfen energisch für die Arbeiter Partei ergriffen würde.

Aber das Unternehmerthum hatte alle Ursache, die schwere Verantwortung für diesen Streik und seine Folgen den Arbeitern in die Schuhe zu schieben, und gleich seinem großen Meister, dem „Emser Depeschenfälscher" und „Chefredakteur" der „Hamburger Nachrichten", war ihm jedes Mittel recht, wenn es nur geeignet schien, dem zu erreichenden Zwecke zu dienen. So wurde denn auch das Märchen erfunden, der Streik sei durch englischen Einfluß hervorgerufen. Die englischen Rheder hätten den Streik anzetteln lassen, um die Hamburger Rheder zu schädigen und die Konkurrenzfähigkeit des Hamburger Hafens einzuschränken. Durch dieses Manöver sollten die Streikenden mißkreditirt, als vaterlandslos hingestellt werden, weil sie die Interessen Englands durch Schädigung des heimischen Handels förderten. Doch auch dieser Schwindel mißlang. Den fortgesetzten Behauptungen der „Hamburger Nachrichten" über englischen Einfluß und englische Hülfe gegenüber schrieb Ende November die „Westminster Gazette" folgend:

„Es scheint, als ob der Verfasser des Aufsatzes annimmt, daß Häfen konkurrirende Elemente sind und jeder nur auf Kosten des anderen blühen könnte. Der britische Rheder oder der deutsche Rheder, so scheint es, werden Hull oder London patronisiren, wenn die Wohlfahrt Hamburgs geschädigt werden könnte. Die Schließung des Hamburger Hafens könnte das Gedeihen von Grimsby erzeugen. Der Zweck des britischen Rheders ist doch, Waaren nach Deutschland und sonstwo auszuführen. Wenn man ihm Hamburg verschließt, so ist ihm nicht damit gedient, sein Schiff in Plymouth oder Newcastle einlaufen zu lassen. Es ist eine seltsame Thatsache, daß gerade diejenigen Leute, welche erklärten, daß ihr Hauptziel sei, die englische Ausfuhr zu vergrößern, auch die waren, welche darüber klagten, daß ausländische Häfen mehr Tonnengehalt einführten. Als ob England seinen Ausfuhrhandel heben könnte, ohne zugleich die Einfuhr eines ausländischen Hafens zu vergrößern. Es war die reine „reductio ad absurdum" der Panik über die ausländische Konkurrenz. Thatsächlich bildet die größere Einfuhr Hamburgs zum großen Theil eine größere Einfuhr englischer Produkte. Viele britische Rheder, welche angeblich diesen Streik schüren sollen, beißen sich wahrscheinlich vor Wuth die Zähne, daß ihre Schiffe Verzug haben und ihr Handel gestört wird. Die englischen Häfen gewinnen nicht durch die Sperre in Hamburg, sondern leiden alle mehr oder minder."

Ein ebenso einflußreiches englisches Organ, die „Pall Mall Gazette" schrieb:

„Die „Hamburger Nachrichten" haben sich selbst überboten. Wir wußten schon, daß wir verantwortlich wären, als Nation und mittels unserer Regierung, für Konstantinopel und Kreta und die Bismarck'schen Enthüllungen. Daß aber Tom Mann der

beglaubigte Vertreter des englischen Handels sei, ist uns, so müssen wir gestehen, neu. Wir nahmen an, daß der englische Handel ungefähr das Letzte sei, worum sich Tom Mann Sorge machen würde, daß er jedenfalls seine Liebe so versteckte, daß er den englischen Handel die Treppe hinunterwerfen würde, damit sich andere Nationen darum balgten."

Und schließlich mußten die Hamburger Rheder selbst den Beweis erbringen, daß nicht von England der Streik angezettelt worden, sondern daß die englischen Rheder lange, bevor man in Hamburg an einen Streik dachte, die Hamburger Rheder zu einem gemeinsamen Vorgehen gegen die Arbeiter aufgefordert hatten. Es trat hier offenkundig zu Tage, daß das Unternehmerthum bestrebt ist, eine internationale Verbindung zur Unterdrückung der Arbeiter zu schaffen, dasselbe Unternehmerthum, welches sich nicht genug zu entrüsten weiß über die vaterlandslosen Arbeiter, die nach internationaler Verbindung streben. Um die Geschäftsverbindung mit England nicht zu stören, mußte schließlich der fortgesetzten Englandshetze gegenüber die „Hamburgische Börsenhalle" am 3. Dezember das folgende an die Hamburger Rheder gerichtete Schreiben veröffentlichen:

The Shipping Federation. London, 22. August 1896.

Sir,

Sie werden ohne Zweifel aus den Mittheilungen der Presse ersehen haben, daß hier so gut wie auswärts von mehreren sozialistischen Agitatoren der Versuch gemacht wird, eine internationale Vereinigung aller mit der Schifffahrt zusammenhängenden Arbeiter zu Stande zu bringen, und zwar zum Zwecke einer gemeinsamen Streik-Erklärung für den Fall, daß bestimmte, vom sogenannten „International Council" formulirte Forderungen von den Arbeitgebern nicht bewilligt werden. Man bezeichnet Ihren Hafen (Hamburg) besonders als einen solchen, in dem die Organisationsarbeit kräftig fortschreitet, und man berichtet, daß die Mehrzahl der Hafenarbeiter sich lokalen Verbänden angeschlossen hat, die bereit sind, mit den anderen, die, wie sie sich selbst nennen, die „International Federation" bilden, bei jeder Aktion, die darauf abzielt, ihre Forderungen den Kaufleuten und Rhedern aufzuzwingen, zusammenzugehen.

Was Großbritannien angeht, so wird die „Shipping Federation" ohne Zweifel im Stande sein, die bedrohten Interessen ihrer Mitglieder vermöge ihrer über das Land sich erstreckenden Organisation zu schützen. Dagegen geht die Meinung in Betreff Ihres Hafens dahin, daß die, deren Interessen mit seinem Schiffsverkehr verknüpft sind, gut thun würden, in Erörterungen über die Sachlage einzutreten und sich über ein gemeinsames Vorgehen schlüssig zu werden, um zu verhindern, daß der Handel Ihres Hafens

durch böswillige Versuche, das angegebene Programm auszuführen, gestört wird. Sie dürften es darum wohl der Mühe werth erachten, eine Organisation zu schaffen, die sich nicht nur mit der drohenden Krisis befaßt, sondern sie möglichst verhindert, indem sie im Voraus an den geeigneten Stellen deutlich macht, welcher Schaden für Ihren Hafen daraus erwachsen muß, sollte die „internationale" Politik zur Ausführung kommen, ermuthigt werden, oder ihr auch nur ein theilweiser Erfolg verstattet sein.

Ich brauche kaum zu sagen, daß die „Shipping Federation" von Herzen gern mit einer solchen Körperschaft Hand in Hand arbeiten wird, bei irgend einer Maßnahme, die man beschließen würde, und ich möchte der Ansicht Ausdruck geben, daß ein Meinungsaustausch und eine Berichterstattung über den Fortgang der Arbeiter-Angelegenheiten von großem Nutzen sein würde.

Zweck dieses Briefes ist nicht, ein unnöthiges Gefühl der Unsicherheit hervorzurufen oder einer Bewegung ungebührlich Bedeutung beizulegen, die noch in den Kinderschuhen steckt, sondern vielmehr freundschaftlich anzuregen, daß, wenn energische und geeignete Schritte im Voraus gethan werden, man damit verhindern kann, daß die Bewegung zur Reife kommt."

Damit war auch dieser Versuch, die Arbeiter bei dem Streik in's Unrecht zu setzen, mißlungen und die Verantwortung für den Ausstand traf das Unternehmerthum nach wie vor.

Aber, war nicht doch englischer Einfluß bei dem Streik vorhanden? Tom Mann, der Leiter der „Sailors and Firemens Union" war doch in Hamburg, um die Hafenarbeiter zu organisiren und seinen Bemühungen wird es wohl gelungen sein, die Hafenarbeiter zum Streik zu bewegen. — Das ist keineswegs der Fall. Tom Mann kam nach Hamburg, um die Hafenarbeiter für den Anschluß an die internationale Organisation zu gewinnen. Nichts lag ihm ferner, als die Arbeiter zu einem Streik zu veranlassen. Aber die Hamburger Polizeibehörde fand es im Interesse der Rheder für angemessen, Tom Mann auszuweisen. Diese Ausweisung aber brachte die sonst nicht leicht in Eifer zu versetzenden Hafenarbeiter in Bewegung. Protestversammlungen gegen die Ausweisung fanden statt und was in diesen Versammlungen gesagt: „Der ausgewiesene Tom Mann wird den Hamburger Rhedern gefährlicher werden, als der redende", wurde zur Wahrheit. Die Erbitterung der Hafenarbeiter war eine enorme und es war ganz unvermeidlich, daß in den dann in großer Zahl folgenden Versammlungen der Hafenarbeiter die Frage der Lohn- und Arbeitsverhältnisse bald auf der Tagesordnung stand. Was durch die umfangreichste Agitation nicht gelungen wäre, das brachte der Geniestreich der Hamburger Polizeibehörde fertig, die Hafenarbeiter traten massenhaft der Organisation

bei. Tom Mann schrieb das, was er in Hamburg sagen wollte, in einem Flugblatt, das in Massen unter den Hafenarbeitern verbreitet wurde. Wenn heute das Hamburger Unternehmerthum seinen Verlust von 40—60 Millionen Mark betrauert, dann mag es sich erinnern, daß nicht der Einfluß englischer Agitatoren, wohl aber der im Interesse der Unternehmer geübten besonderen Geschicklichkeit der Hamburger Polizeibehörde der Anstoß zur Bewegung der Hafenarbeiter zu danken ist. Noch stets haben Ungerechtigkeiten für ihre Urheber keine guten Früchte getragen.

Unter den Hafenarbeitern Hamburgs war aber der Zündstoff so massenhaft angehäuft, daß es nur einer Anregung bedurfte, um ihn emporflammen zu lassen. Ganz abgesehen von den vergeblichen Versuchen der Hafenarbeiter, eine Lohnaufbesserung entsprechend der Vertheuerung der Lebensverhältnisse durch den Zollanschluß zu erhalten, abgesehen auch von der fortgesetzten Herabdrückung der Heuern für die Seeleute, hatten die Versuche, die mißliebigen fortgeschritteneren Elemente der Arbeiterschaft von der Arbeit auszuschließen, einen solchen Unwillen bei den Arbeitern hervorgerufen, daß derselbe bei der geringsten Veranlassung zum Ausdruck kommen mußte. Die von dem Arbeitsnachweisbureau der Ewerführer geübte Taktik ist schon Seite 19 geschildert worden. Tüchtige Leute wurden jahrelang von der Arbeit ausgeschlossen und wären dem Hungertod preisgegeben, wenn nicht ein Theil der Ewerführerbaase dem Arbeitsnachweisbureau nicht angehört hätte. Diese Methode des Ausschlusses mißliebiger Arbeiter von der Arbeit wird auch anderweitig in Hamburg versucht. Die Eisenindustriellen Hamburgs haben einen Arbeitsnachweis, durch den die Arbeitgeber ausschließlich die Arbeiter annehmen und durch den konsequent in der Organisation thätige Arbeiter ausgeschlossen bleiben. Diese rücksichtslose Handlungsweise der Unternehmer Hamburgs hat jene Erbitterung hervorgerufen, die allein das feste Zusammenhalten der Hafenarbeiter und das solidarische Verhalten der weitesten Kreise der Hamburger Bevölkerung gegenüber den Streikenden erklärt.

Der Arbeitgeberverband hat Alles gethan, um die Hamburgische Arbeiterschaft in Abhängigkeit von den Unternehmern zu erhalten. Der Arbeitgeberverband wurde 1890 im April gegründet. Es gelang ihm, bei den nach der Maifeier desselben Jahres folgenden Aussperrungen und Streiks die Arbeiter niederzuwerfen, und diesen Sieg hat er rücksichtslos ausgenutzt. Er hat durch die Aussperrungen von 1890 den Herd für die Cholera-Epidemie von 1892 schaffen helfen und seine in den sechs Jahren seines Bestehens geübte Taktik hat den Kampf, wie er sich jetzt abspielte, mit hervorgerufen. Bleibt die Taktik des Verbandes dieselbe, dann sind weitere Kämpfe unvermeidlich.

Die Ursachen des Streiks der Hafenarbeiter lagen in den ungünstigen Lohn- und Arbeitsverhältnissen. Das Bestreben der Unternehmer, die Arbeiter in tiefster Abhängigkeit zu erhalten, erzeugte die für einen Kampf nothwendige Erbitterung der Arbeiter, und in dem wenig geschickten Eingreifen der Behörde bei der Agitation unter den Hafenarbeitern war der Anstoß zum Ausbruch der Bewegung gegeben und weder englischer noch sozialdemokratischer Einfluß hat die Hafenarbeiter in den mit Opfermuth und Selbstverleugnung geführten Kampf getrieben.

IV.

Verlauf und Ende des Streiks.

Die Versammlungen der Hafenarbeiter zeigten, daß eine tiefgehende Erregung und Unzufriedenheit mit den Lohnverhältnissen unter den im Hafen Beschäftigten vorhanden war. Die Schauerleute (Stückgutarbeiter) traten im November mit einem neuen Lohntarif an die Stauer heran. Die Verhandlungen führten zu dem schon erwähnten Zugeständniß der Stauer, das keine Verbesserung der Lohnverhältnisse gewesen wäre. Jede weitere Unterhandlung lehnten die Stauer ab. Trotzdem glaubte kein Fernstehender in Hamburg, daß es zu einem Streik kommen würde. Nicht wenig überrascht wurde die organisirte Arbeiterschaft Hamburgs, als die Nachricht kam, die Schauerleute hätten in einer Versammlung am 20. November mit großer Majorität beschlossen, am 21. die Arbeit einzustellen. Die Vorstandsmitglieder des Hafenarbeiterverbandes hatten sich in der Versammlung gegen die Arbeitsniederlegung erklärt. Allgemein war die Befürchtung vorhanden, daß die Verhältnisse für einen Streik nicht günstig lagen. Zwar ist der November für die Hafenarbeiter selbst ein Monat günstiger Konjunktur, doch ist es andererseits den Unternehmern infolge der Arbeitslosigkeit im Baugewerbe und bei den landwirthschaftlichen Arbeiten möglich, Streikbrecher aus diesen Berufen heranzuziehen. Die Organisation der Hafenarbeiter war eine schwache; sie zählte Ende 1895 in ganz Deutschland 2100 Mitglieder und hatte M. 9097 Vermögen. Außerdem waren noch 50 Mitglieder in Lokalvereinen. Bei Beginn des Streiks war der Stand der Organisirten folgender: Schauerleute 480, Ewerführer 1247, Kohlenarbeiter 365, Kesselreiniger 40, Schiffsreiniger 140, Seeleute 21, Staatsquaiarbeiter 920, Quaiarbeiter (Petersenquai) 460, Getreidearbeiter 240, Speicherarbeiter 460, Schiffsmaler 120, Maschinisten 68, in Summa 4561. Trotz der durch die Agitationsversammlungen entstandenen erheblichen Zunahme der Mitgliederzahl war der Stand der Organisation ein unzureichender und anzunehmen, daß der nöthige Zusammenhalt bei zu erwartender Ausdehnung des Streiks nicht vorhanden sein würde. Ferner hatten die Arbeiter bei früheren Lohnkämpfen die Erfahrung gemacht, daß die Rheder die Schiffe zum Löschen in andere Häfen sandten und

die Waaren per Eisenbahn nach Hamburg befördern ließen. Alle diese Gründe gaben Veranlassung, daß die Hamburger Arbeiterorganisationen den Ausstand als unzeitgemäß ansahen.

Unmittelbar nach dem Ausbruch des Streiks der Schauerleute zeigte sich jedoch, daß eine nie geahnte Einmüthigkeit unter den Hafenarbeitern vorhanden war. In den nächsten Tagen nach der Streikproklamirung fanden Versammlungen der sämmtlichen Kategorien der Hafenarbeiter statt und ausnahmslos wurde die Solidarität mit den Schauerleuten erklärt und wurden Forderungen an die Arbeitgeber gestellt. Die Fristen für die Erklärung der Arbeitgeber wurden kurz bemessen, da es sich nicht allein um die Durchführung der eigenen Forderungen, sondern auch um die Unterstützung der im Streik befindlichen Schauerleute handelte. Bei längerer Verzögerung konnte es den Stauern gelingen, die Schauerleute durch Streikbrecher zu ersetzen und den Betrieb nothdürftig aufrecht zu erhalten. Besonders kamen die Ewerführer in Betracht, mit deren Hülfe die Stauer durch Streikbrecher die Arbeiten verrichten lassen konnten. Die gestellten Forderungen wurden von den Unternehmern rundweg abgelehnt und auch nicht einmal der Versuch, durch Unterhandlungen und geringere Zugeständnisse den Streik zu vermeiden, wurde gemacht. So kamen denn die Arbeitseinstellungen der einzelnen Branchen in rascher Folge. Am 23. November traten die Kohlenarbeiter und Seeleute, am 24. die Quaiarbeiter am Petersenquai und die Kesselreiniger, am 26. die Ewerführer, Schiffsreiniger und Schiffsmaler und am 28. November die Getreidearbeiter in den Streik ein. Die Zahl der Streikenden war in der ersten Streikwoche, am 28. November, folgende:

	Gesammtzahl	Zahl der Ledigen	Zahl der Verheiratheten	Zahl der Kinder
Schauerleute	3758	1020	2738	5618
Ewerführer	1407	433	974	2019
Kohlenarbeiter	694	167	527	936
Kesselreiniger	304	269	35	47
Seeleute	413	356	57	76
Quaiarbeiter (Petersenquai)	494	143	351	705
Schiffsmaler	185	76	109	199
Schiffsreiniger	325	157	168	242
Ewerführer (Altona)	98	23	75	160
	7678	2644	5034	11002

Die Wirkung dieser Arbeitseinstellungen war eine solche, daß man wohl sagen konnte, daß der Betrieb im Hafen ruhe. Es trat klar zu Tage, daß die noch arbeitenden Kategorien mit der Arbeits-

einstellung folgen würden und drängten die Streikenden energisch darauf hin. Die Streikleitung wollte aber nur im dringendsten Fall auch die noch Arbeitenden, besonders die Staatsquaiarbeiter, in den Streik hineinziehen. Diese, als die bestorganisirte Gruppe der Hafenarbeiter, hatten wohl einen Lohntarif der Direktion unterbreitet, doch wollten sie denselben nicht durch einen Streik durchführen. Andererseits aber hatten sie sich verpflichtet, keine der von den Streikenden auszuführenden Arbeiten zu übernehmen. Als am 29. November Schiffe der Packetfahrtgesellschaft, die Aepfel als Ladung hatten und deshalb dringend gelöscht werden mußten, am Staatsquai anlegten, um dort gelöscht zu werden, beschlossen die Staatsquaiarbeiter an demselben Tage in einer Versammlung, die Arbeit einzustellen, falls sie zur Arbeit an diesen Schiffen veranlaßt werden sollten. Die Schiffe wurden darauf hin wieder zu den Quaianlagen der Packetfahrtgesellschaft zurückgeführt. Aber auch in anderen Häfen zeigten sich die Hafenarbeiter mit den Hamburgern solidarisch. Abgesehen davon, daß die Hafenarbeiter in Bremen mit Forderungen an die Unternehmer herantraten und die Arbeit einstellten, weigerten sich die Arbeiter in anderen Häfen, Hamburger Schiffe zu löschen. Als Beispiel sei nur angeführt, daß der Dampfer „Ludwig Possehl" nach Stettin und von da nach Wismar zum Löschen dirigirt war. In beiden Häfen weigerten sich die Arbeiter, dieses zu thun und mußte der Dampfer mit der vollen Ladung nach Hamburg zurückkehren. Die Häfen des Auslandes wurden durch das internationale Comité in London über den Stand der Dinge in Hamburg unterrichtet. Der Vorsitzende Tom Mann richtete ein Flugblatt an die Hafenarbeiter Hamburgs und kam selbst nach Altona, um dort in einer Versammlung zu sprechen. Beim Betreten Hamburger Gebiets wurde er verhaftet und sofort auf ein nach England gehendes Schiff gebracht. Die Versammlung, in der er sprechen sollte, nahm darauf folgende Resolution an:

> „Die heutige Versammlung aller Hafenarbeiter protestirt auf das Energischste gegen die Ausweisung des Präsidenten der Internationalen Federation der Hafenarbeiter und Seeleute, Mr. Tom Mann, seitens der Hamburger Polizeibehörde. Dieselbe verlangt auf das Entschiedenste, daß angesichts dieser Ausweisung die so oft betonte Gleichheit vor dem Gesetz seitens des Hamburger Senats auch denjenigen Engländern, wie überhaupt Ausländern gegenüber zur Anwendung kommt, welche, hergelockt von den Hamburger Rhedern, nach hier kommen, um als Streikbrecher den Hamburger Arbeitern in den Rücken zu fallen, und jene ebenfalls aus Hamburg ausgewiesen werden."

Dieses überflüssige Eingreifen der Hamburger Behörde trug sicher nicht zur Beruhigung bei. Nachdem auch noch die Hafenarbeiter in Harburg, die mit den Hamburger Hafenarbeitern in

enger Fühlung stehen, in der Stärke von zirka 400 Mann die Arbeit eingestellt hatten, schien die Position der Streikenden günstig zu sein. Die Unternehmer ihrerseits beschlossen am 27. November, mit ihren Organisationen dem Arbeitgeberverband beizutreten und bewiesen damit, daß sie sich auf eine längere Dauer der Arbeitseinstellung einzurichten gedachten. Die Folgen, die ein länger andauernder Streik in diesem Umfange für das Hamburger Gemeinwesen haben mußte, waren nicht abzusehen und es war daher verständlich, daß Leute, die großen Einfluß in der Hamburger Staatsverwaltung hatten, den Versuch machten, den Streik baldigst durch Vermittelung beizulegen. Der Chef der Hamburger Polizeibehörde, Senator Dr. Hachmann, sandte am 30. November in Gemeinschaft mit dem Präsidenten der Bürgerschaft, Siegmund Hinrichsen, und dem Vorsitzenden des Gewerbegerichtes, Dr. Noack, folgendes Schreiben an den Vorsitzenden des Vereins der Rheder, Carl Laeisz, und den Reichstagsabgeordneten v. Elm als Vertreter der streikenden Hafenarbeiter:

„Im Dienste des öffentlichen Friedens unserer Stadt und zur Fernhaltung schweren Unglücks erbieten sich die Unterzeichneten zu dem Versuche, die zu weitgehenden Arbeitseinstellungen gediehenen Lohndifferenzen auf dem Gebiete der Hafenarbeiten mittels schiedsrichterlicher Vermittlung beizulegen. Der Vorschlag geht auf Einsetzung eines Schiedsamtes, das außer den Unterzeichneten aus einer von den Arbeitgebern zu bezeichnenden Persönlichkeit, aus vier von den Arbeitnehmern zu erwählenden Mitgliedern, demnach im Ganzen aus acht Personen zu bestehen und seine endgültigen Beschlüsse mit einer Mehrheit von mindestens sechs Stimmen zu fassen hätte. Die so eventuell zu Stande kommenden Beschlüsse müßten im Voraus als für beide Theile verbindlich anerkannt sein. Die Unterzeichneten betonen ausdrücklich, daß sie diesen Vorschlag lediglich aus eigenem Antriebe nnd ohne über denselben mit der einen oder anderen Partei in Fühlung getreten zu sein, der weiteren Entschließung der Arbeitgeber und Arbeitnehmer unterbreiten.

Hamburg, den 29. November 1896."

Am 1. Dezember, am Tage des Eingangs des Schreibens, fand eine Sitzung der Lohnkommissionen der Hafenarbeiter statt und wurde beschlossen, den Streikenden die Annahme des Schiedsgerichtes zu empfehlen. Da nach dem Vorschlage die drei Absender des Schreibens als Unparteiische dem Schiedsgericht angehören wollten und nur ein Vertreter der Unternehmer hinzugezogen werden sollte, so beschlossen auch die Streikenden, drei Personen zu wählen, die nicht direkt an dem Streik betheiligt waren, und nur eine Person aus den Streikenden selber. Der Vorschlag wurde am 2. Dezember in zwei Versammlungen der Streikenden einstimmig angenommen und wurden als Mitglieder des Schiedsgerichtes gewählt die Reichstagsabgeordneten

v. Elm, Legien und Molkenbuhr und der Schauermann Döring. Die Gewählten begaben sich unmittelbar nach dem Schluß der Versammlungen zu dem Senator Dr. Hachmann, um sich als Mitglieder des Schiedsgerichts zu melden und weitere Informationen entgegen zu nehmen. Von den Unternehmern lag eine bestimmte Antwort nicht vor. Der Vorsitzende des Rhedervereins hatte Mittheilung gemacht, daß er das Schreiben dem Arbeitgeberverband, dem die Vereine der Unternehmer im Hafen angehörten, zur Beschlußfassung vorlegen würde. Allgemein war man in Hamburg der Meinung, daß der Streik beendet würde, doch erhielten die von den Arbeitern gewählten Mitglieder des Schiedsgerichtes noch an demselben Abend von Senator Dr. Hachmann die Mittheilung, der Arbeitgeberverband habe die Bildung des Schiedsgerichtes abgelehnt. Während bei dem Entscheide der Arbeiter nur Streikende unter schärfster Kontrole zugelassen wurden, hat das Unternehmerthum von ganz Hamburg über die Frage des Schiedsgerichtes entschieden.

An der Versammlung der Arbeitgeber nahmen Theil:

Hamburger Innungs-Ausschuß;
Verein Hamburger Rheder;
Verband der Eisenindustrie;
Verein der Hamburg-Altonaer Ewerführerbaase von 1874;
Verein der Stauer von Hamburg-Altona von 1886;
Verein der Hamburger Quartiersleute von 1886;
Verein der Chemischen Industrie in Hamburg-Altona;
Verein der Zigarren-Fabrikanten von 1890;
Vereinigung der handeltreibenden Gärtner von Hamburg-Altona;
Verein der Importeure englischer Kohlen;
Verein der Kesselreinigungs-Unternehmer von Hamburg-Altona;
Verein der Kornumstecher; ferner am Kaffeehandel betheiligte Firmen, sowie viele Vertreter gewerblicher und kaufmännischer Unternehmungen.

Es wurde einstimmig beschlossen, die Bildung des Schiedsgerichts abzulehnen. Das ablehnende Schreiben lautet:

Blohm & Voß. Hamburg, den 2. Dezember 1896.

Sr. Hochwohlgeboren
Herrn Senator Dr. Hachmann, Hamburg.

Vom Verein Hamburger Rheder ist uns das Anerbieten Ew. Hochwohlgeboren, des Herrn Dr. Noack und des Herrn Siegmund Hinrichsen zur Beschlußfassung überwiesen worden.

Im Vertrauen auf die Unterstützung fremder und insbesondere englischer Arbeiter haben die hiesigen Arbeiterführer den Streik provozirt. Nachdem den Kohlen- und Getreideschauerleuten Lohn-

erhöhungen bewilligt wurden, traten die Schauerleute, trotz manchen Widerspruchs in ihren Versammlungen, mit weitgehenden Lohn- und sonstigen Forderungen hervor. Die von den Arbeitgebern zugestandenen Lohnerhöhungen wurden, wiederum gegen erheblichen Widerspruch aus den Reihen der Arbeiter, abgelehnt. Daß die angebotenen Erhöhungen keine geringfügigen waren, daß es sich hier nicht um eine Lohnfrage, sondern um eine Machtfrage handelt, geht daraus hervor, daß in dem Streikflugblatt selbst gesagt wird, die Arbeiter hätten sich zunächst mit der Zulage zufrieden gegeben, wenn nur nicht auch die anderen Forderungen betreffs der Arbeitsbedingungen abgelehnt worden wären. Nachdem der Streik erklärt war, haben auch die Widerstrebenden, dem Drucke folgend, sich ihm angeschlossen, und es haben nach und nach fast alle am Hafenverkehr betheiligten Arbeiter, immer gegen starken Widerspruch, die Arbeit niedergelegt, nachdem der Form wegen den Arbeitgebern unannehmbare Forderungen gestellt waren, zu deren Annahme oder Ablehnung ihnen nur wenige Stunden gelassen wurden.

Die Arbeiterführer, die in so frivoler Weise den Streik geführt haben, haben sich in ihrer Hoffnung auf fremde Hülfe getäuscht. Nirgends, am wenigsten in England, wird ihrem Beispiele gefolgt, auf pekuniäre Unterstützung ist nicht zu rechnen. Die Kassen der Union sind leer. Die Leiter der Union selbst halten, wie authentisch feststeht, den Streik für einen verfehlten und haben gerathen, damit der internationalen Hafenarbeiter-Vereinigung keine zu schwere Niederlage bereitet werde, auf das geringste Entgegenkommen der Arbeitgeber einzugehen und die Forderungen bis zu gelegener Zeit zu vertagen.

Inzwischen geht, allerdings mit mancherlei Störungen, die Arbeit im Hafen weiter. Immer mehr fremde Arbeiter ziehen zu, die gern zu den hiesigen Löhnen arbeiten. Unter diesen Umständen ist für die Arbeitgeber die Durchführung des Kampfes unbedingt geboten, nicht nur um ihrer selbst willen, sondern auch im Interesse der Arbeiter und des sozialen Friedens überhaupt. Ein fauler Friede würde in kurzer Zeit zu neuen Kämpfen führen, das haben vielfache Erfahrungen bewiesen. Zu einer schiedsamtlichen Vermittelung ist die gegenwärtige Lage nicht angethan. Sie wäre vielleicht am Platze gewesen vor Ausbruch des Kampfes; nachdem derselbe einmal von den Arbeitern eröffnet ist, und mit solcher Rücksichtslosigkeit geführt wird, muß er durchgekämpft werden. Zu einem schiedsamtlichen Ausgleiche eignet sich überhaupt nur ein Lohnstreit, ein solcher liegt hier aber, wie der ganze Hergang zeigt, nicht vor, hier handelt es sich um einen Machtstreit. Jetzt würde der Versuch schiedsamtlicher Vermittelung nur zu einer Verlängerung des Kampfes führen können,

unter der ganz besonders die großentheils verführten oder in ihrer freien Entschließung behinderten Arbeiter leiden würden.

Aus diesen Gründen bedauern wir, auf das von Ew. Hochwohlgeboren, Herrn Dr. Noack und Herrn Präsidenten Hinrichsen ausgegangene Anerbieten zu schiedsamtlicher Vermittelung des Kampfes nicht eingehen zu können, auch abgesehen davon, daß wir gegen die beabsichtigte Besetzung des Schiedsamtes mit einem Vertreter der Arbeitgeber und vier Vertretern der Arbeiter entschieden Widerspruch würden erheben müssen.

Hochachtungsvoll ergebenst
Arbeitgeberverband zu Hamburg-Altona.
Der Vorsitzende: gez. Herm. Blohm.

Die Empörung über die ablehnende Haltung der Unternehmer Hamburgs war allgemein und beschränkte sich keineswegs auf die Arbeiterbevölkerung. Die Streikenden verurtheilten in ihren Versammlungen den Beschluß der Unternehmer auf's Schärfste und beschlossen, die Zentralstreikleitung zu beauftragen, den Generalstreik für den Hamburger Hafen zu erklären. Die Zentral-Streikkommission erließ darauf folgendes Flugblatt:

„Generalstreik aller am und im Hafen Hamburgs beschäftigten Arbeiter.

Arbeitsgenossen! Wir wollten den Frieden durch ehrliche Vereinbarung. Das vereinigte Unternehmerthum Hamburgs hat beschlossen, den Kampf weiter zu führen, um die Arbeiter zu willenlosen Sklaven zu machen. Die Arbeiter, die den Reichthum jener Kapitalprotzen geschaffen, die Gesundheit und Leben im Dienste des Kapitals opfern, sie sollen nicht nur ausgebeutet werden bis auf's Blut, sondern man will ihnen auch den Fuß auf den Nacken setzen, damit sie nicht frei fühlen, frei denken und frei zu handeln wagen.

Unerhört ist diese Brutalität, und Empörung muß jeden denkenden Arbeiter ergreifen. Auf diese unverantwortliche Handlungsweise giebt es nur eine Antwort: Generalstreik aller Hafenarbeiter und Seeleute Hamburgs.

Die Versammlungen der Streikenden haben heute die Zentral-Streikkommission einstimmig beauftragt, den Generalstreik zu erklären, und dies ist nach reiflichster Erwägung geschehen. Ein Anderes giebt es nicht. Die Schamröthe muß ja jedem Arbeiter in das Gesicht steigen, der unter diesen Umständen im Hafen noch eine Hand rührt. Die Unternehmer machen den Kampf zur Machtfrage.

Hafenarbeiter, Seeleute Hamburgs, wahrt Eure Menschenrechte, wahrt Eure heiligsten Güter!

So richten wir denn an alle Quaiarbeiter, Maschinisten, Barkassenführer, Vizen und Rollkutscher die Aufforderung, die Arbeit einzustellen, damit der Verkehr im Hafen Hamburgs vollständig ruht.

Dann mögen die Unternehmer, die protzenhaft die Einigung abgelehnt haben, sehen, ob sie die Arbeit verrichten können. Mögen sie erkennen, daß auch die Arbeiter eine Macht sind. Unwiderstehlich sind die Arbeiter, wenn sie einig sind. Seid einig! Kein ehrlich denkender Arbeiter darf für diese Unternehmergesellschaft Arbeit im Hamburger Hafen verrichten!

Niemand werde zum Verräther an der Arbeitersache und der Sieg ist unser. Die Zentral-Streikkommission."

Nachdem am 30. November die Speicherarbeiter und Maschinisten, am 2. Dezember die Quaihülfsarbeiter die Arbeit eingestellt hatten, folgten nunmehr am 4. Dezember die Staatsquaiarbeiter dem Aufruf der Streikkommission und stellten mit wenigen Ausnahmen die Arbeit ein. War bis dahin die Sympathie für die Streikenden nicht voll zum Ausdruck gekommen, so trat nunmehr die Hamburgische Bevölkerung mit Ausnahme kleinerer Interessentenkreise für die Streikenden ein. Besonders in pekuniärer Hinsicht wurde eine bedeutende Opferfreudigkeit an den Tag gelegt. Noch am 1. Dezember konnte der „Hamburgische Correspondent" höhnen, daß winzige Summen als Streikbeiträge bei dem „Hamburgo Echo" eingingen, am 2. Dezember aber konnten M. 50000,— Unterstützung ausbezahlt werden und erhielten Alle, die eine Woche im Streik sich befanden, eine Unterstützung von M. 8,—, wenn sie ledig, M. 9,—, wenn sie verheirathet waren, und für jedes Kind unter 14 Jahren M. 1,—. Auch außerhalb Hamburgs begannen nunmehr die Sammlungen für die Streikenden und fehlte es auch nicht an Sympathie-Erklärungen aus bürgerlichen Kreisen. Besonders die durch den Streik schwer geschädigten Kleingewerbetreibenden Hamburgs arrangirten Versammlungen. Eine dieser Versammlungen, die am 7. Dezember stattfand, nahm folgende Resolution an:

„Die heutige Versammlung von Kleingewerbetreibenden mißbilligt auf's Entschiedenste, daß der Arbeitgeber-Verband die von den Arbeitern in so vernünftiger Weise dargebotene Hand zum Frieden so schroff zurückgewiesen hat. Dieselbe erblickt in einer längeren Fortdauer des Kampfes einen unberechenbaren Schaden für das Hamburger Gemeinwesen. Am allerschwersten werden unter der allgemeinen Kalamität die Kleingewerbetreibenden leiden. Die Großkaufleute mögen ja sehr wohl dem Verlauf der Dinge zusehen können, die bittere Noth steht nicht vor ihrer Thür. Anders aber liegt es mit dem Gros der Bevölkerung. Die Rücksichtslosigkeit der Arbeitgeber gegenüber den allgemeinen Interessen

kann eventuell eine Verschlechterung der gesammten Lebenshaltung der Arbeiter und damit den Ruin vieler kleiner bürgerlicher Existenzen herbeiführen.

Im Interesse der Kleingewerbetreibenden liegt die schnelle Beendigung des Kampfes, die Versammlung erblickt diese Möglichkeit nur darin, die Arbeiter thatkräftig in ihrem Kampfe zu unterstützen, um zu verhindern, daß die Arbeiter aus Mangel an Unterstützung gezwungen werden, sich willenlos der Diktatur der Großkapitalisten zu beugen. So sehr die Kleingewerbetreibenden den Vorschlag auf Einsetzung eines Schiedsgerichts begrüßt haben, so versprechen sich dieselben doch keinen Erfolg davon, ihrerseits durch eine Deputation auf die Leiter des Arbeitgeber-Verbandes einzuwirken. Ihrer Erklärung, daß sie sich auf den krassen Machtstandpunkt stellen, kann nur dadurch wirksam begegnet werden, daß ihnen durch den Sieg der Arbeiter bewiesen wird, daß sie nicht die allein maßgebenden Faktoren in Hamburg sind."

Es sei ferner noch eine Versammlung von Männern und Frauen aller Stände, die am 13. Dezember in Berlin stattfand, erwähnt, die folgende Resolution annahm:

„Die am 13. Dezember im „Konzerthaus" versammelten Männer und Frauen aller Stände Berlins erblicken in den Arbeitsstreitigkeiten an dem ersten Hafen Deutschlands eine Angelegenheit von *mehr als lokaler Bedeutung*. Sie halten den Standpunkt, daß solche Streitigkeiten durch Niederwerfung des einen oder des anderen Theiles beendigt werden möchten, *für veraltet*, und sprechen die Ueberzeugung aus, *daß der Versuch eines Schiedsgerichtes oder Einigungsamtes wiederholt werden muß*. Die Versammlung beauftragt ihr Bureau, diesen Beschluß zur Kenntniß der beiden streitenden Theile zu bringen."

Es sei bemerkt, daß in dieser Versammlung ausschließlich Männer der Wissenschaft und Industrielle anwesend waren.

Aber auch dem Arbeitgeberverband sollte eine seinem Verhalten günstige Kundgebung zu Theil werden. Er erhielt von seinen Gesinnungsgenossen folgendes Telegramm:

„Die heute, den 10. Dezember 1896, in Berlin tagende Generalversammlung des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller legt der in Hamburg ausgebrochenen Arbeitseinstellung der Hafenarbeiter insofern eine besondere Bedeutung bei, als die auf den Kampf gegen die Arbeitgeber gerichteten internationalen Bestrebungen der Arbeitervereinigungen bei der Entstehung und während der Dauer dieses Ausstandes zum ersten Male thatsächlich mitgewirkt haben. Die Generalversammlung erkennt die in diesem Umstande für den ruhigen Fortgang der

wirthschaftlichen Thätigkeit und Entwickelung aller Nationen liegende Gefahr vollkommen und theilt mit den Arbeitgebern Hamburg-Altonas die Ueberzeugung, daß jeder selbst nur scheinbare Erfolg der Arbeiter jene Gefahr in bedrohlichster Weise steigern würde. In weiterer Würdigung des Umstandes, daß die zu den bestbezahlten Arbeitern gehörigen Ausständigen nicht aus Noth, sondern nur um eine Machtfrage auszutragen, die Arbeit niedergelegt und eine schwere Schädigung des Verkehrs in dem größten und bedeutendsten Hafenplatze Deutschlands herbeigeführt haben, spricht die Generalversammlung den betheiligten Arbeitgebern Hamburg-Altonas ihre vollste Anerkennung für ihr festes, einmüthiges Handeln in diesem schweren Kampfe aus und erkennt an, daß dieselben sich durch ihr zielbewußtes, opferwilliges Verhalten den angreifenden Arbeitern gegenüber um die gewerbliche Thätigkeit des Vaterlandes in hohem Grade verdient machen.

Der Vorsitzende Gerh. L. Meyer,
Geh. Commerzienrath.

Der Geschäftsführer H. A. Bueck, Generalsekretär,
Mitglied des Hauses der Abgeordneten."

So hatte der Streik, abgesehen von seiner Wirkung auf Handel und Industrie, auch nach der Richtung eine Bedeutung gewonnen, die über den lokalen Rahmen hinausging, daß dem kleinen, auf seinem Interessenstandpunkt schroff verharrenden Unternehmerkreis alle die Bevölkerungskreise entgegentraten, welche die Rechte der Arbeiter auch in der Praxis anerkannt wissen wollen. Nehmen wir zu dieser Stellung der Interessentenkreise noch die Aeußerungen des Vertreters der deutschen Reichsregierung, des Staatsministers v. Boetticher, die er gegen die Streikenden richtete, sowie die Stellung, welche der Kaiser gegen die Streikenden in den Aeußerungen nach dem Diner bei dem Reichskanzler am 17. Dezember einnahm, so kann es nicht Wunder nehmen, daß der Arbeitgeberverband in Hamburg sich als eine Organisation von Staatsrettern betrachtete. Er glaubte denn auch mit vollem Rechte an die Hamburger Staatsverwaltung herantreten zu können und zu verlangen, daß schärfere polizeiliche Maßregeln gegen die Streikenden ergriffen würden. Ueber die am 11. Dezember abgehaltene Versammlung des Arbeitgeberverbandes berichtete der „Hamburgische Correspondent" folgend:

„Vielseitig waren die Klagen über den Terrorismus, den die Streikenden im Freihafengebiete bei Tag und Nacht ausübten, und es wurde betont, daß entschieden ein stärkerer Schutz seitens der Behörden, namentlich der Polizei, geboten sei, um den ruhigen Fortgang der Arbeit zu sichern. In dieser Beziehung geschehe viel zu wenig, und es müsse an die Polizeibehörde die dringende Bitte gerichtet werden, für den

nöthigen Schutz energisch zu sorgen. Eine polizeiliche Abschließung des Freihafengebietes würde sich empfehlen. Es ergab sich in der Diskussion allseitig der feste Entschluß, auf dem wiederholt bekannt gegebenen Standpunkte des Arbeitgeberverbandes zu beharren."

Und die Hamburger Staatsverwaltung zeigte sich, wie immer, den Anforderungen des Unternehmerthums willfährig. Hatte man schon vorher seitens der Behörden die Streikenden zu hindern versucht, mit den Streikbrechern in Berührung zu kommen, so begann nunmehr die Behörde, den Streikenden es fast unmöglich zu machen, ihrem Interesse entsprechend zu handeln. Den Streikenden wurde verboten, das Freihafengebiet zu betreten. Wo Streikende in Gruppen zusammenstanden oder in der Nähe der „Arbeitswilligen" sich aufhielten, wurden sie fortgetrieben. Die von dem Streik-Comité gemietheten Dampfer, welche benutzt wurden, die Lage im Hafen zu erforschen, Leute, welche gewillt waren, sich an dem Streik zu betheiligen, von ihren Arbeitsplätzen abzuholen, durften gleichfalls im Hafen nicht mehr verkehren. Kurz, es geschah Alles, dem ausgesprochenen Wunsche der Unternehmer Rechnung zu tragen.

Die Streikenden ihrerseits betonten auch diesem schroffen Vorgehen gegenüber, wie auch auf die abermalige Erklärung des Arbeitgeberverbandes, keinen Frieden zu wollen, ihre Neigung, Frieden zu schließen. In den elf Versammlungen der Streikenden, die am 12. Dezember stattfanden, wurde folgende Resolution angenommen:

„Bezüglich der in der Oeffentlichkeit wiederholt gemachten Vorschläge, die obwaltenden Differenzen zwischen den Hafenarbeitern und Seeleuten einerseits und den Arbeitgebern andererseits durch ein Einigungsamt oder Schiedsgericht zu begleichen, erklären die streikenden Arbeiter, trotz der gestern kundgegebenen schroffen, ablehnenden Haltung des Arbeitgeberverbandes und trotz dessen provokatorischem Rufen nach noch umfangreicheren Polizeimaßregeln zum Schutze seiner Interessen und größerer Drangsalirung der Streikenden, daß sie nach wie vor bereit sind, die Hand zum Frieden zu bieten, sofern die Arbeitgeber ihre bisherige schroffe, ablehnende Haltung aufzugeben bereit sind. Um jedoch zu verhüten, daß die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes, wie solches auf Seiten der Arbeitgeber, laut ihrer Erklärung vom 2. Dezember gegenüber dem ersten positiven Vorschlag, der Fall war, auf der einen oder der anderen Seite zu Bedenken Veranlassung giebt, sprechen die heute versammelten streikenden Arbeiter den Wunsch aus, falls der Hamburger Senat den allgemeinen Anregungen aus allen Kreisen der Bevölkerung, die Vermittelung zwischen den beiden Parteien zu übernehmen, Folge giebt, derselbe möge durch eine, in Gegenwart von Vertretern des Senats

erfolgende vorherige Besprechung von Vertretern sowohl der Arbeitgeber als der Arbeitnehmer über die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes, die Voraussetzungen für die Gültigkeit der von demselben zu fassenden Beschlüsse, eine Verständigung herbeiführen.

Gegenüber der Erklärung der Arbeitgeber betonen die streikenden Arbeiter ausdrücklich, daß es sich für sie nicht um eine Machtfrage handelt, sondern daß es ihnen einzig und allein um die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse im Hamburger Hafen zu thun ist, und weisen entschieden die Behauptung zurück, daß, wenn ein für beide Theile ehrenvoller Friede geschlossen wird, die Arbeiter schon in kurzer Frist in einen neuen Ausstand eintreten würden. Die Arbeiter wünschen einen dauernden Frieden, gegründet auf der Rücksichtnahme auf die beiderseitigen Interessen und erklären sich deshalb ausdrücklich bereit, falls die gegenwärtigen Differenzen durch ein Schiedsgericht geschlichtet werden sollten, ein Einigungsamt, zusammengesetzt aus Vertretern der Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, ihrerseits als eine dauernde Institution anzuerkennen, um Schädigungen, wie sie durch den momentanen, erbitterten Kampf dem ganzen Hamburgischen Gemeinwesen zugefügt werden, für die Folge vorzubeugen."

Andererseits aber geschah von den Streikenden Alles, was nöthig war, um ihrer Sache Erfolg zu sichern. Es wurden neben den, jeden zweiten Tag Vormittags stattfindenden Versammlungen der Ausstehenden, Volksversammlungen für die Abendstunden und Sonntags, sowie Versammlungen der Frauen und Töchter der Streikenden arrangirt. Alle diese Versammlungen waren bis zum letzten Platz besetzt und zeigten, welche Begeisterung unter der Bevölkerung für die Sache der Streikenden vorhanden war. Mehrmals wurden an die Bevölkerung Hamburgs gerichtete Flugblätter in 220000 Exemplaren in Hamburg verbreitet. Kurzgefaßte Flugblätter an die Streikenden, zum Theile in plattdeutscher Sprache, wechselten mit Aufrufen an die Streikbrecher in deutscher, englischer, polnischer, italienischer und dänischer Sprache ab. Oft kam in diesen Flugblättern der Humor der Hamburger Hafenarbeiter zum Ausdruck, wie die folgenden Flugblätter in plattdeutscher Sprache zeigen:

Männer, de Sieg is uns!!

Noch een poor Doog, un de Arbeitgebers mööt uns de gerechte Fodderung bewilligen. De ganze Minschheit hett ehr Sympathie for uns utsprooken un gifft uns alle meuglichen Mittel to Unnerstützung.

Dorum nochmal, Jungs, holt fast bett upt Ueterste!

De streikenden Hobenarbeiters un Seelüüd.

Kollegen, hollt Jo stief!

De Stauers, Ewerfeurerbooßen un de annern Arbeitgebers sünd op'n Probben, noch een Tutsch un se sünd lebert. De Sieg is uns gewiß, wenn wie All noch fast op'n Posten sünd. Mit de Kulis, de se uns no Hamburg brocht hebbt, könt se nicks anfangen, de bringt Jem blos Lüüs in de Kajüten, un noher hebbt se genog to dohn, ganze Lodungen von Insektenpulver no hier to bringen, bett se dat Ungeziefer wedder loos ward.

De streikenden Hobenarbeiters und Seelüüd.

Nach allen Gegenden Deutschlands wurden Flugblätter versandt und überall, von wo Streikbrecher zu erwarten, wurden Leute von Hamburg hingesandt, um den mehr als 400 Agenten, welche die Unternehmer zum Anwerben von Streikbrechern abgesandt hatten, entgegenzuwirken. In Hamburg selbst waren auf allen Bahnhöfen und längs des wohl zwei Meilen langen Hafengebietes vom frühesten Morgen an Posten aufgestellt, um die Streikbrecher fernzuhalten. Die Sammlungen für die Streikenden waren in Hamburg selbst so organisirt, daß an jedem Sonntag die organisirten Arbeiter in ihren Bezirken von Haus zu Haus gingen, um Beiträge zur Unterstützung in Empfang zu nehmen. Diese Organisation der Sammlungen für den Streik machte es möglich, die Unterstützung für die Streikenden aufzubringen. In der Zeit vom 30. November bis 5. Dezember kamen durch diese Sammmlungen M. 43 172 und vom 5. bis 12. Dezember M. 40 523 ein. Auch außerhalb Hamburgs waren mittlerweile die Sammlungen für die Streikenden organisirt. So kamen von außerhalb in den beiden Wochen M. 38 181 und M. 38 430 ein, während in der Redaktion des „Hamburger Echo" in den beiden Wochen rund M. 24 000 eingingen. Aus den Zentralkassen der Gewerkschaften waren bis zum 15. Dezember M. 121 000 als Beihülfe geliefert worden. Auch vom Ausland kamen nicht nur Sympathiekundgebungen, sondern auch materielle Mittel, und die Abrechnung des Streikcomités wird erweisen, daß diese Hülfe des Auslandes bedeutend vielseitiger und reichlicher gekommen ist, als dies bei dem Londoner Dockerstreik nach der im Anhang gegebenen Abrechnung der Fall war. Die reichlich fließenden Beiträge ermöglichten es, daß in der zweiten Streikwoche die Unterstützung auf M. 9 und M. 10 und am 15. Dezember wiederum um M. 1, also auf M. 10 für Ledige und M. 11 für Verheirathete erhöht werden konnte. Unter solchen Umständen war es mehr als natürlich, daß der Arbeitgeberverband den dringenden Wunsch hatte, die den Streikenden zufließenden Mittel zu unterbinden. Unerwartet erschien dann folgende Bekanntmachung des Senats:

„Die Haussammlungen der im Ausstande befindlichen Arbeiter sind infolge des neuerdings immer zudringlicher gewordenen, gelegentlich sogar mit versteckten Drohungen verbundenen Auftretens

der Sammler zu einer unleidlichen Belästigung und Bedrängung der Bewohner in Stadt und Land ausgeartet. Diese Sammlungen werden deshalb als der öffentlichen Ordnung zwiderlaufend hiermit verboten.

Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu M. 36, event. mit entsprechender Haft geahndet.

Mit der Durchführung dieses Verbots sind die städtische Polizeibehörde und die Landherrenschaften beauftragt.

Gegeben in der Versammlung des Senats.

Hamburg, den 14. Dezember 1896."

Von den in der Bekanntmachung erwähnten Bedrohungen und Belästigungen war dem Theile der Hamburger Bevölkerung, der den Streikenden sympathisch gegenüberstand, nichts bekannt. Doch auch dieser Schlag wurde von dem Streikcomité durch ein Flugblatt, welches unter der Bevölkerung Hamburgs verbreitet wurde, parirt, in welchem folgender Passus den Empfängern zur Unterschrift unterbreitet worden ist:

„So lange Rheder, Stauer, Ewerführerbaase und die sonst betheiligten Arbeitgeber jede Einigung mit den streikenden Hafenarbeitern ablehnen, beauftrage ich den Inhaber dieses Scheines, zwecks Empfangnahme eines Unterstützungs-Beitrages für die Streikenden, jede Woche regelmäßig einmal zu mir in die unten angegebene Wohnung zu kommen."

Trotz des Versuches, das Einsammeln der Unterschriften durch Verhaftung der Einsammler und Beschlagnahme der gesammelten Zettel zu verhindern, war die Zahl der eingegangenen Unterschriften so zahlreich, daß die Sammlungen fortgesetzt werden konnten. Da ferner den Streikenden auch noch Lebensmittel, welche in großer Menge von Bäckern und Fleischern geliefert wurden, neben der Geldunterstützung gegeben werden konnten, so waren sie vor der äußersten Noth geschützt.

Trotzdem war die Zentral-Streikkommission der Meinung, daß es gerathen wäre, noch vor dem Weihnachtsfeste den Streik zu beendigen und eine Verständigung zwischen den streitenden Theilen herbeizuführen. Die Erwägungen, welche hierzu führten, waren die folgenden: Die durch den andauernden Frost täglich sich mehrende Arbeitslosigkeit wird es der Arbeiterschaft unmöglich machen, in der erforderlichen Höhe den Streikenden Unterstützung zu Theil werden zu lassen. Die infolge des Frostes eingestellte Binnenschifffahrt wird mit den Wasserarbeiten vertraute Arbeitskräfte frei machen und so könnten die Unternehmer qualifizirte Streikbrecher zum Ersatz der Ewerführer heranziehen, was bisher nicht gelungen war, und verhinderte, daß die Arbeitgeber den Betrieb im Hafen in ausreichender Weise aufzunehmen vermochten. Ferner war zu befürchten, daß die

Streikenden nach den Weihnachtsfeiertagen die Einmüthigkeit nicht bewahren würden, weil das unter traurigen Verhältnissen verlebte Weihnachtsfest die Stimmung herabdrücken könnte. Von diesen Motiven ausgehend, nahm die Streikleitung Veranlassung, sich an den Senat um Vermittelung in dem Streik zu wenden. In einer am 11. Dezember abgehaltenen Versammlung der Kleingewerbetreibenden wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Die heutige Versammlung der Kleingewerbetreibenden sieht in der Fortsetzung des Hafenarbeiterstreiks durch die Ablehnung des Schiedsgerichts der Hamburger Rheder eine Gefahr für das Hamburger Gemeinwohl und fordert den Senat und Bürgerschaft auf, auf eine Vermittelung zu drängen, damit endlich wieder geordnete Verhältnisse in Hamburg eintreten."

Gleichzeitig wurde eine Kommission von drei Personen gewählt, welche bei dem Senat im Sinne dieser Resolution vorstellig werden sollte. Dieser Deputation wurde von dem Senat die Mittheilung, daß er nicht einzugreifen vermöchte, ehe nicht eine der streitenden Parteien sich direkt an ihn gewandt habe. Auch andere Aeußerungen von in der Staatsverwaltung thätigen Personen ließen darauf schließen, daß der Senat gewillt sei, durch Bildung eines Schiedsgerichtes vermittelnd einzugreifen. Die Zentral-Streikkommission nahm daher Veranlassung, sich am 16. Dezember in einem Schreiben an den Senat zu wenden und unter Beifügung der am 12. Dezember beschlossenen Resolution um vermittelndes Eingreifen des Senats zu ersuchen. In dem Schreiben wurde auf die Gefahren, welche dem Hamburgischen Gemeinwesen bei Fortsetzung des Streiks drohen und auf das herannahende Weihnachtsfest, als Fest des Friedens, hingewiesen. Gleichzeitig wurde ersucht, den Staatsquaiarbeitern gegenüber mit gutem Beispiel den Unternehmern voranzugehen. Am Abend des zweiten Tages wurde der Streikleitung vom Senat folgende Antwort gegeben:

„Hamburg, den 18. Dezember 1896.

Der Senat hat bei dem gegenwärtigen Ausstande der Hafenarbeiter wie bei früheren Lohnkämpfen den Standpunkt eingenommen, daß Meinungsverschiedenheiten dieser Arten lediglich zwischen den streitenden Parteien ausgetragen werden müssen. Nachdem nunmehr aber der Senat von Seiten der Arbeitnehmer angerufen worden ist, auf eine Beendigung des Ausstandes hinzuwirken, will der Senat sich diesem Ansuchen nicht entziehen.

Der Senat ist der Ansicht, daß der Ausstand hätte vermieden werden können, wenn nicht das Vorgehen der Arbeitnehmer eine ruhige Erörterung der von ihnen erhobenen Forderungen und Beschwerden unmöglich gemacht haben würde. Der Senat erachtet es deshalb als die Pflicht der Ausständigen, zunächst die Arbeit,

soweit es unter den veränderten Verhältnissen noch ausführbar ist, ohne Verzug wieder aufzunehmen, so daß der Ausstand als beendigt anzusehen ist.

Nachdem dies geschehen ist, wird der Senat veranlassen, daß unter Vornahme der erforderlichen Vernehmungen eine eingehende Prüfung der Lohnverhältnisse und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter und verwandten Gewerke stattfindet, um sodann eine Beseitigung etwa sich ergebender Mißstände in gemeinschaftlichen Verhandlungen mit Arbeitgebern und Arbeitnehmern in die Wege zu leiten."

Der Arbeitgeberverband hielt gleichfalls an demselben Tage eine Sitzung ab und faßte folgenden Beschluß, der am 19. Dezember bekannt gemacht wurde:

„Der Arbeitgeberverband muß darauf bestehen, daß der Streik der Hafenarbeiter und verwandten Gewerke bedingungslos seitens der Arbeitnehmer für beendigt erklärt wird.

Nachdem dieses geschehen, ist er bereit, sich an einer Enquête über die Lohnverhältnisse und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter zu betheiligen, welche vom Senat unter Mitwirkung einiger seiner Mitglieder zu dem Zwecke veranstaltet werden möchte, um etwa vorhandene Mißstände zu beseitigen."

Die Uebereinstimmung der Gedanken in diesen beiden Beschlüssen läßt die Stellung des Senats deutlich erkennen.

Die Lohnkommissionen der Streikenden hielten noch am 18. Dezember eine Sitzung ab, die von Abends 9 Uhr bis zum anderen Morgen um 5 Uhr dauerte, und in der nach langen Debatten beschlossen wurde, den Streikenden in den am 19. Dezember stattfindenden Versammlungen die Annahme des Senatsvorschlages zu empfehlen. An der Abstimmung betheiligten sich 10936 Streikende, von denen 3671 für und 7265 gegen die bedingungslose Wiederaufnahme der Arbeit sich erklärten. In einem Flugblatt an die Streikenden sprach sich die Streikkommission über diesen Entscheid folgend aus:

„Die Gründe, die die Mehrheit der Streikenden zu ihrem ablehnenden Votum bestimmten, waren:

1. daß dieselben nicht die Waffen aus der Hand legen wollten, bevor ihnen nicht eine bestimmte Zusicherung bezüglich Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse geboten war. Das, was der Senatsvorschlag bot, war weder ein Schiedsgericht noch ein Einigungsamt, sondern überlieferte die sämmtlichen Forderungen der Streikenden der Gnade der Unternehmer;
2. keine Garantie wurde gegeben, daß die Streikenden wieder in ihre alten Stellungen eintreten konnten. Der Staat selbst

als Arbeitgeber gab nicht einmal für die Staatsquai-Arbeiter die Versicherung ab, daß Maßregelungen derselben nicht stattfinden würden."

Dem Senate wurde als Antwort auf seinen Beschluß von dem Vorsitzenden der Streikkommission folgendes Schreiben gesandt:

„Das Streikcomité beauftragt mich, bezugnehmend auf den uns seitens Eines Hohen Senats am 18. Dezember zugegangenen Bescheid auf unsere Eingabe vom 16. d. M., mitzutheilen, daß in den am Sonnabend, 19. d. M., abgehaltenen Versammlungen der Streikenden der darin gemachte Vorschlag mit 7265 gegen 3671 Stimmen abgelehnt wurde.

Soweit wir im Stande sind, die Ablehnungsgründe beurtheilen zu können, glauben wir, dieselben darauf zurückführen zu müssen, daß in dem Schreiben Eines Hohen Senats keinerlei Garantien geboten waren, daß die Arbeitgeber das Koalitionsrecht der Arbeiter voll und ganz anzuerkennen bereit sind, daß später keine Maßregelungen wegen Zugehörigkeit zur Organisation oder Betheiligung am Streik stattfinden, daß die sogenannten festen Arbeiter ihre innegehabten Stellungen wieder erhalten, daß bezüglich Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse etwas Ersprießliches bei den später einzuleitenden Verhandlungen herauskommen könnte, da die Arbeitgeber nach dem Vorschlag einzig und allein darüber zu bestimmen haben würden, ob dieselben Zugeständnisse machen wollen oder nicht, daß auch die anzustellenden Ermittelungen über die Zustände im Hamburger Hafen zu einem befriedigenden Resultat kaum führen dürften, da eine Mitwirkung der Arbeiter dabei nicht vorgesehen war.

Auch die Form der Antwort, durch welche den Arbeitern allein die Schuld an der Entstehung und Fortdauer des Streiks zugeschoben wird, sowie die Nichtbeantwortung unserer Bitte bezüglich der Staatsquaiarbeiter, nach welcher zu befürchten stand, daß der Staat als Arbeitgeber mit schlechtem Beispiel vorzugehen gesonnen sei, mag schließlich noch als Grund der Ablehnung mit angeführt werden.

Hamburg, den 21. Dezember 1896."

Die Unternehmer rechneten bestimmt darauf, daß die Streikenden, welche für Annahme des Senatsvorschlages gestimmt hatten, am 21. Dezember zur Arbeit zurückkehren würden, und waren alle Vorbereitungen getroffen, die Leute an die Arbeitsstellen zu bringen. Eine ganze Flottille von Transportschiffen lag am Hafen, der zur Arbeit Zurückkehrenden harrend. Die Staatsquaiarbeiter und Ewerführer, die hauptsächlich für Wiederaufnahme der Arbeit gestimmt hatten, beschlossen jedoch noch am 20. Dezember in besonderen Versammlungen gegen drei Stimmen, nunmehr im Streik auszuharren.

Am 21. Dezember, früh von 5 Uhr ab, standen die Streikenden Schulter an Schulter von einem Ende des Hafens bis zum anderen, kontrolirend, wie viele Streikbrecher sich finden würden, und es fanden sich in Summa fünf der Streikenden, welche die Solidarität verleugnen wollten. Vor diesem Zusammenhalt mußte man Achtung haben und neuer Muth und neue Bewegung war unter die Streikenden gekommen.

Nach diesem Entscheid war zu erwarten, daß der Streik bis Mitte Januar fortgeführt werden mußte, wenn es nicht gelang, die Maschinisten, die nur zum Theil sich dem Streik angeschlossen hatten, zur Arbeitseinstellung zu bewegen. Die Maschinisten waren insofern für den Verlauf des Streiks von ausschlaggebender Bedeutung, als sie es den Schleppdampfern ermöglichten, in Thätigkeit zu bleiben und die von Streikbrechern beladenen Schuten an ihren Bestimmungsort zu führen und so die Ewerführer zum Theil zu ersetzen. Unter den Maschinisten bestehen drei Vereine, von denen nur der fortschrittlichere beschlossen hatte, in den Streik einzutreten. Die Versuche, welche während der Weihnachtsfeiertage gemacht wurden, auch die Mitglieder der anderen Vereine zur Arbeitseinstellung zu bewegen, scheiterten und wurde dadurch die Stellung der Streikenden ungünstig beeinflußt. Diese versuchten mit aller Energie den Zuzug von Streikbrechern fernzuhalten. Die Unterstützungsgelder liefen trotz der ungünstigen Geschäftskonjunktur, wie sie in den Wintermonaten für fast alle Gewerbe vorhanden ist, in ausreichendem Maße ein und war der Stand des Streiks bis Mitte Januar ein gleichmäßiger. Die Zahl der Streikenden wurde von Tag zu Tag größer, da eine Anzahl Fabrik- und Werftarbeiter, welche Arbeiten für die Streikenden machen sollten, die Arbeit verweigerten und sich den Streikenden anschlossen. Die Streikenden betonten nach wie vor, daß sie jederzeit bereit seien, die Hand zu einem ehrlichen Frieden zu bieten. Der Arbeitgeberverband ließ über seine Berathungen nichts in die Oeffentlichkeit kommen. Nach den Mittheilungen, welche auf indirektem Wege kamen, sollte Uneinigkeit unter den Vertretern im Verbande ausgebrochen sein, da die Rheder und Stauer sich nicht weiter dem durch den Streik ihnen verursachten Schaden aussetzen wollten.

Am 12. Januar 1897 ließ der Arbeitgeber-Verband endlich wieder eine Kundgebung erscheinen, indem er an den Senat folgendes Schreiben richtete:

An Einen Hohen Senat.

Der wohlmeinende Rathschlag, welchen der Hohe Senat den ausständigen Hafenarbeitern in Erwiderung auf ihr Gesuch ertheilt hat, ist von diesen nicht befolgt worden, weil ihnen eingeredet wird, daß sie in der bedingungslosen Wiederaufnahme der Arbeit eine Demüthigung zu erblicken haben. In Wirklichkeit

enthält das Versprechen des Senats, eine die Abstellung von etwaigen Mißständen bezweckende Untersuchung der Arbeitsverhältnisse einzuleiten, ein Entgegenkommen, dem gegenüber von einer Demüthigung nicht die Rede sein kann. Andererseits scheint den Arbeitern noch das Vertrauen in den guten Willen der Arbeitgeber, an solcher Untersuchung mitzuwirken, benommen zu sein.

Die Arbeitgeber können vor beendigtem Ausstande den erhobenen Forderungen nichts nachgeben, ohne sich fortgesetzten unerträglichen Beunruhigungen in ihrem Erwerbsleben auszusetzen, am wenigsten jetzt, wo sie nicht mehr zu besorgen haben, zum Nachgeben gezwungen zu werden. Der Arbeitgeberverband ist jedoch von dem Wunsche beseelt, den Beweis zu liefern, daß er es mit der Abstellung etwa vorhandener Mißstände ehrlich meint, und den Ausständigen den Schritt zu erleichtern, zu der Arbeit zurückzukehren, welche ihnen umsomehr verschlossen sein wird, je länger sie die Rückkehr hinausschieben. Dem Verbande sind zwar erhebliche Mißstände, soweit solche nicht in der allgemeinen Mangelhaftigkeit menschlicher Einrichtungen liegen, nicht bekannt. Er wird sich jedoch gern darauf aufmerksam machen lassen, und gestattet sich deshalb, bei Hohem Senate zu beantragen, unabhängig von der geplanten Untersuchung, einen Hafeninspektor anzustellen, dessen Aufgabe es sein wird, nach Art der Fabrikinspektoren die Arbeitsverhältnisse auf allen Gebieten des Hafenverkehrs zu überwachen und Besserungen herbeizuführen, wo solche angebracht sind. Es steht zu hoffen, daß damit eine den Arbeitern erwünschte und dem sozialen Frieden nützliche dauernde Institution geschaffen werden wird.

Eines Hohen Senats ehrerbietigst ergebener

Arbeitgeber-Verband von Hamburg-Altona.
Herm. Blohm, Vorsitzender.

Die Streikenden nahmen sofort am 13. Januar in ihren Versammlungen durch Annahme folgender Resolution hierzu Stellung:

„Bezugnehmend auf das seitens des Arbeitgeber-Verbandes an Einen Hohen Senat am 12. Januar d. J. gerichtete Schreiben erklären die streikenden Seeleute und Hafenarbeiter:

Eine bedingungslose Wiederaufnahme der Arbeit ist und bleibt für uns eine Demüthigung, es ist unserer Ehre zuwider, in eine solche zu willigen. Die große Mehrheit der Streikenden hat den Vorschlag trotz der Empfehlung der Annahme desselben durch das Streik-Comité abgelehnt, weil in demselben keine Garantien geboten waren, daß unseren berechtigten Beschwerden Rechnung getragen, die Entscheidung über Differenzpunkte durch ein unparteiisches Schiedsgericht ihre Erledigung finden würden, daß vor Allem aber die alten Arbeiter eingestellt und keine Maßregelungen

der während des Streiks in Vertretung unserer Interessen hervorgetretenen Personen vorgenommen würden.

Auch in der vom Arbeitgeberverband vorgeschlagenen Anstellung eines Hafeninspektors, um welche wir seit Jahren vergebens petitionirt und deren Nothwendigkeit wir wiederholt nachgewiesen haben, können wir eine Erledigung der momentan obwaltenden Differenzen nicht erblicken. Die Untersuchungen eines Hafeninspektors müssen sich nach unserem Dafürhalten allerdings außer auf die von uns seit Jahren öffentlich gerügten Mißstände auch auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen erstrecken. Eine Abstellung der Mißstände, eine Aenderung der Lohn- und Arbeitsbedingungen liegt aber nicht in der Machtbefugniß eines Hafeninspektors, dazu ist und bleibt die Einwilligung der Arbeitgeber als solcher erforderlich. Es liegt uns fern, unsere Arbeitgeber durch die Forderung einer bedingungslosen Unterwerfung ihrerseits demüthigen zu wollen.

In Veranlassung der Aeußerung des Arbeitgeberverbandes und zur Herbeiführung eines wirklichen und andauernden Friedens richten wir deshalb das Ersuchen an den Arbeitgeberverband, nunmehr durch eine aus seiner Mitte gewählte Kommission direkt interessirter Arbeitgeber mit einer von uns gewählten Kommission über die Friedensbedingungen in Berathung treten zu wollen. Gegenseitiges Vertrauen kann nur aufgebaut werden auf gegenseitiger Achtung, ein andauernder Friede kann nur herbeigeführt werden, wenn dieser die Interessen unserer Vaterstadt schwer schädigende Streik einen versöhnenden, keine der streitenden Parteien verletzenden Abschluß findet. Hierzu bieten wir unsere Hand, niemals aber zu einer uns beschämenden, unser innerstes Empfinden verletzenden bedingungslosen Unterwerfung.

Nachdem alle bisherigen Vermittelungsversuche durch nicht direkt betheiligte Personen und Körperschaften vergeblich gewesen und obgleich die Aeußerung des Arbeitgeberverbandes nicht ausdrücklich an unsere Adresse gerichtet ist, beauftragen wir, um im Interesse der Allgemeinheit jede Zeitverschwendung zu vermeiden, unsere Kollegen: Döring, Schauermann; Rehl, Ewerführer; Landahl, Staatsquaiarbeiter; Seidel, Speicherarbeiter; Herrich, Seemann; Krägenau, Donkeymann; Schmaljohann, Kesselreiniger, sich nunmehr mit dem Arbeitgeberverband in Verbindung zu setzen und sind überzeugt, daß bei gleichem Entgegenkommen unserer Arbeitgeber es unschwer gelingen wird, einen beide Theile befriedigenden Modus zur Beendigung des Streiks zu finden."

Die gewählten Personen wandten sich darauf schriftlich an den Arbeitgeberverband und erhielten am 15. Januar folgenden Bescheid:

Herrn J. Döring, Neust. Neuerweg 9, 2. Etg.

Auf Ihr Schreiben vom 13. d. Mts. erwidert Ihnen der Arbeitgeberverband, daß er sich von Verhandlungen auf anderer

Grundlage, als von Einem Hohen Senat am 18. Dezember v. J. vorgeschlagenen, keinen Erfolg zu versprechen vermag.

Er ist jedoch bereit, die von Ihnen ernannte Kommission zu hören und hat daher die Herren

J. H. Heidmann,
F. H. Graumann und
Gustav Tietgens

beauftragt, welche dieselbe Morgen, Sonnabend Nachmittag $2^1/_2$ Uhr, in der Handelskammer erwarten werden.

Hochachtungsvoll
Arbeitgeberverband Hamburg-Altona.
Herm. Blohm, Vorsitzender."

Die Verhandlungen fanden am 16. Januar in der Börse statt und gab der Protokollführer, der Sekretär der Handelskammer, Dr. Gütschow, über dieselben folgenden Bericht:

„Die Arbeitnehmer führten aus, manche Vorgänge bei der Entstehung und Verallgemeinerung des Streiks erklärten sich daraus, daß es den betreffenden Arbeitern an einer festen Organisation fehle, die die Arbeitgeber verhindert hätten. Die Arbeiter hätten den Senatsvorschlag abgelehnt, weil sie nach früheren Erfahrungen zu den Arbeitgebern kein Vertrauen hätten. Sie müßten darauf bestehen, daß die alten Arbeiter wieder angestellt und, soweit dazu erforderlich, wenigstens die große Mehrzahl der neuen wieder fortgeschickt werde, und könnten vor Beginn der Verhandlungen die Arbeit nicht wieder aufnehmen. Sonst würde ein dauernder Friede doch nicht erreicht werden, sie schlügen vor, es sollten Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern der einzelnen Kategorien stattfinden. Nach Beendigung der Spezialverhandlungen sollten die sämmtlichen beiderseitigen Vertreter zusammentreten, um die Beseitigung etwaiger Differenzpunkte zu suchen. Das so gewonnene Ergebniß solle den beiden Parteien zur Beschlußfassung vorgelegt werden; lehne eine Partei ab, so sollten die sämmtlichen Delegirten von Neuem zusammentreten. Dieser Vorschlag ist aber nicht angenommen worden, wie von einer Zeitung mitgetheilt ist, und konnte es nicht werden, schon weil die beiderseitigen Delegirten zu Beschlüssen oder bindenden Zusagen nicht bevollmächtigt waren. Die Vertreter der Arbeitgeber erklärten aber auch, daß sie ihn aus sachlichen Gründen für unannehmbar hielten. Die bezeichneten, wie alle Verhandlungen in dieser Sache, seien nicht in wenigen Tagen zu erledigen, sondern würden Wochen, ja vielleicht Monate in Anspruch nehmen. Schon die Feststellung der thatsächlichen Verhältnisse bei den vielen Branchen sei schwierig und nicht im Handumdrehen zu erledigen. Solle so lange der Streik fortgesetzt

werden? Die Entlassung der neuen Arbeiter, die in der schweren Zeit trotz aller Anfeindungen zu ihnen gestanden hätten, würde eine Ehrlosigkeit der Arbeitgeber sein. Keiner der Arbeitervertreter würde in ähnlicher Lage das thun. Gingen die Arbeitgeber darauf ein, so würden die Arbeiter sie mit Recht verachten. Das mangelnde Vertrauen zu den Arbeitgebern, und namentlich zum Senat, sei unbegründet. Frühere Verhandlungen der Ewerführer unter Leitung der Handelskammer hätten zu günstigen Ergebnissen für die Arbeiter geführt, und die Handelskammer stehe doch den Arbeitgebern noch näher als der Senat. In diesem Falle hätten die Arbeitgeber ihren ehrlichen Willen noch durch den bedingungslos gestellten Antrag auf Einsetzung eines Hafeninspektors — eine alte Forderung der Arbeiter — bethätigt. Die anwesenden Vertreter versicherten auch, persönlich dahin zu wirken, daß die Verhandlungen möglichst rasch und im Sinne der Abstellung etwaiger konstatirter Mißstände geführt würden. — Die Arbeitgeber verlangten nicht die bedingungslose Wiederaufnahme der Arbeit, sondern die Wiederaufnahme der Arbeit unter der Bedingung, daß die behaupteten Mißstände hinsichtlich der Lohn- und sonstigen Fragen unter unparteiischer Leitung geprüft und, soweit angänglich, abgestellt würden. Da die Arbeiter erklärt hätten, daß sie nur wegen dieser Fragen in den Streik eingetreten seien, so sei ihren Wünschen soweit entsprochen worden, als es bei Lage der thatsächlichen Verhältnisse möglich sei. Sie dürften nicht vergessen, daß, wenn sie meinten, nicht so behandelt zu sein, wie sie es fordern könnten, die Arbeitgeber nach der Art der Entstehung und Führung des Streiks mindestens eben so viele Ursache zu solchen Klagen hätten; ferner, daß die Hauptschwierigkeiten überwunden seien, daß der Hafen im Ganzen wieder sein gewöhnliches Aussehen zeige, daß die neuen Arbeiter mehr und mehr dazu übergingen, sich hier niederzulassen, den früheren Arbeitern daher von Tag zu Tag weitere Stellen verschlossen würden. Mit dem Ausdrucke der Hoffnung, daß, wenn die Besprechung auch zu einem bestimmten Ergebnisse nicht geführt habe, sie doch dem allseitig gewünschten Ziele näher geführt habe, wurde die Sitzung geschlossen."

Die Vertreter der Streikenden legten den Delegirten des Arbeitgeberverbandes folgenden Vorschlag für die weitere Führung der Unterhandlungen vor:

„Drei Arbeitgeber jeder in Frage kommenden Spezialbranche verhandeln mit drei Arbeitnehmern derselben Branche, als da sind: die Herren Ewerführerbaase mit den Ewerführern usw.

Diese sämmtlichen Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer treten nach Beendigung der Spezialberathungen wieder zusammen, um sich über Erledigung der noch vorhandenen Diffe-

renzpunkte zu besprechen. Kann in dieser gemeinsamen Sitzung eine Verständigung nicht erzielt werden, dann wird weiter darüber berathen, auf welche Weise diese Fragen ihre endgültige Erledigung finden sollen, ob durch ein eventuell zu bildendes Schiedsgericht, und wie dasselbe zusammengesetzt sein soll. Die gefaßten Beschlüsse werden dann sowohl den Arbeitgebern wie den Arbeitnehmern zur Abstimmung unterbreitet. Bei Zustimmung von beiden Seiten wird der Streik für beendet erklärt. Erfolgt diese jedoch nicht, so treten auf's Neue die sämmtlichen Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammen, um sich über das Weitere zu berathen. Die gefaßten Beschlüsse sind im genauen Wortlaut sowohl bei den Spezialberathungen der einzelnen Gruppen wie bei den Gesammtberathungen zu Protokoll zu nehmen, von beiden Theilen zu unterzeichnen und ist jedem Theil eine Abschrift davon auszuhändigen."

Die Streikenden nahmen nach dem Bericht der von ihnen gewählten Kommission folgende Resolution am 18. Januar in den Versammlungen an:

„Die streikenden Hafenarbeiter und Seeleute erklären hierdurch ihr volles Einverständniß mit dem von ihren Vertretern den Herren Arbeitgebern gemachten Vorschlag, sie erblicken in demselben den einzig gangbaren Weg, die Differenzen möglichst schnell zu erledigen. Vor Allem betonen dieselben, daß sie, gleich wie die Herren Arbeitgeber, den Wunsch hegen, einen möglichst dauernden Frieden herbeizuführen. Durch eine Wiederaufnahme der Arbeit aber ohne vorherige Vereinbarungen würde derselbe nicht zu Stande kommen. Nur durch gegenseitiges Entgegenkommen und die beiderseitigen Interessen berücksichtigende bestimmte Abmachungen, welchen die Arbeiter in ihrer großen Mehrheit ihre Zustimmung ertheilt haben, kann dieser große Kampf ohne Erbitterung auf einer der beiden Seiten zu Ende geführt werden."

Dem Arbeitgeberverband wäre es nach dieser Stellung der Streikenden ein Leichtes gewesen, ohne für ihn irgendwie verletzende Bedingungen die Beendigung des Streiks in wenigen Tagen herbeizuführen. Er hätte unmittelbar nach dieser Kundgebung Stellung nehmen können, sofern er nur die geringste Neigung hätte zeigen wollen, einen nach keiner Richtung hin demüthigenden Frieden herbeizuführen. Aber ihm galt es, den Arbeitern die Macht des Kapitals zu zeigen, sie willen- und widerstandslos zur Wiederaufnahme der Arbeit zu zwingen, ohne Rücksicht darauf, welche Folgen diese Handlung auf die Stellung der Arbeiter zu dem Unternehmerthum haben mußte. Deswegen verzögerte er die Antwortertheilung, in der Hoffnung, den Streikenden würde am 19. Januar die Unterstützung nicht gezahlt werden können und der Streik zu Ende gehen. Diese Haltung rief auch in den Kreisen Empörung hervor, welche den Streikenden

Sympathie entgegenbrachten, ohne direkten Antheil zu nehmen, wie folgender, am 19. Januar erschienene Aufruf beweist:

Mit Spannung verfolgt unser Volk die Verhandlungen, die zur Zeit in Hamburg zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern stattfinden. Der Kampf hat sich seit Längerem schon zu der prinzipiellen Frage zugespitzt, ob derartige Streitigkeiten bis zur Niederwerfung des einen Theils durchgekämpft, oder ob sie durch schiedsrichterliche und einigungsamtliche Thätigkeit beendigt werden sollen; bei den jetzigen Verhandlungen handelt es sich darum, ob die Arbeiter, bevor über die Einzelheiten der aufgestellten Forderungen auch nur in Berathung getreten wird, die Arbeit wieder aufnehmen sollen. In dieser Lage macht sich die Besorgniß geltend, daß die Verhandlung über die Frage, ob verhandelt werden soll, sich so lange hinziehe, bis der Arbeiterschaft die Mittel zur Fortsetzung des Kampfes ausgehen und sie dann nicht nur zur Wiederaufnahme der Arbeit, sondern zu einer bedingungslosen Unterwerfung gezwungen ist. Ein derartiger Sieg des Unterwerfungs-Prinzips würde eine bedauerliche Verschärfung für alle in Zukunft auftauchenden Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern bedeuten.

Der Moment ist gekommen, wo die weiten Kreise unseres Volkes, die am eigentlichen Kampf nicht betheiligt sind, um der Idee willen, die hier zum Austrag gebracht werden soll, eingreifen müssen. Soll der in Hamburg noch immer währende Kampf zu einem Abschluß gelangen, der den Gesetzen der Gerechtigkeit entspricht, so muß eine thatkräftige Sympathie des deutschen Volkes denjenigen Theil der Kämpfenden unterstützen, der ohne diese Unterstützung kampfunfähig werden würde. Wir greifen nicht in den Kampf, um den Streikenden zu einem Triumphe zu verhelfen, wir wollen nur erwirken, daß die jetzt stattfindenden Verhandlungen, wie auf der einen, so auch auf der anderen Seite, ohne den Druck drohender Noth geführt werden. Nicht also von irgend einem Parteistandpunkte aus, ganz gewiß nicht in einer Regung der Verbitterung gegen die Arbeitgeber, lediglich in dem Drange nach einem endlichen Inkrafttreten anderer Anschauungen über Recht und Billigkeit

fordern wir Jeden im Volke, Männer und Frauen, die Hochgestellten und den schlichten Bürger, Reiche und weniger Bemittelte auf, durch eine ihren Mitteln entsprechende energische Gabe an die Streikenden für einen baldigen Frieden im Volke zu wirken.

Prof. Baumgarten, Kiel. M. von Egidy, Berlin.
Prof. Herkner, Karlsruhe. Dr. Jastrow, Charlottenburg.
Professor Lehmann-Hohenberg, Kiel. Dr. Mülberger, Crailsheim.
Pfarrer Naumann, Frankfurt a. M. Graf Reina, Dresden.
Professor Tönnies, Hamburg.

Diese Kundgebung erregte die Wuth der bürgerlichen Presse, welche auf dem Standpunkte des Arbeitgeberverbandes steht, auf's Höchste. Das Bismarckorgan, die „Hamburger Nachrichten", das nationalliberal sein will, schrieb am 22. Januar unter Anderem:

„Wir wollen uns die Namen dieser Herren merken, die, anstatt ihren Berufsgeschäften obzuliegen, sich um Dinge kümmern, von denen sie nichts verstehen und die sie nichts angehen. Den Schaden, der für unser Erwerbsleben durch die unbefugte Einmischung dieser sozialistisch gesinnten Gelehrten insofern entstehen kann, als den Streikern möglicher Weise neue Mittel zur Fortsetzung des Ausstandes zugeführt werden, haben die Herren ja nicht mitzutragen. Wir rechnen bestimmt darauf, daß die zuständigen Behörden in allen Bundesstaaten die Sammlungen, zu denen Naumann und „Genossen" einladen, verbieten und die Urheber zur Verantwortung ziehen. Die hiesigen Arbeitgeber, die unter großen Opfern die Sache der bürgerlichen Gesellschaft und des Staates gegen die Sozialdemokratie führen und gestern beschlossen haben, sich auf keine Verhandlungen vor Wiederaufnahme der Arbeit einzulassen, haben ein Recht darauf, ihr legitimes Interesse gegen die Umtriebe sozialistisch-ideologischer Weltverbesserer durch die Staatsorgane geschützt zu sehen."

Am 26. Januar wurde es noch deutlicher, indem es schrieb:

„Wir glauben, daß, wenn die Aufhetzerei der hiesigen Hafenarbeiter durch fremde Professoren und Pastoren unter den strafrechtlichen Begriff des groben Unfugs subsummirt würde, dies noch eine sehr milde Beurtheilung wäre. Wir finden es unverantwortlich, daß Universitäts-Professoren und Geistliche ihre Zugehörigkeit zur bürgerlichen Gesellschaft und ihre Verpflichtung gegen dieselbe derart verleugnen konnten, um die sozialdemokratische Arbeiterpartei in dem revolutionären Kampfe zu unterstützen, den sie ohne jede äußere Noth, aus ganz frivolem Machtkitzel, als „Kraftprobe" den Arbeitgebern aufgedrängt hat. Man sollte Männer, welche die Stellung, die sie als Vertreter der Wissenschaft im Staate einnehmen, auf solche Weise kompromittiren, aus derselben ausschließen, schon um den Verdacht zu entkräften, daß man mit ihnen sympathisire.

Wir halten es überhaupt für unerläßlich, daß die bürgerliche Gesellschaft jede Begünstigung ihrer Todfeindin, der Sozialdemokratie, in dieser Form ahndet. Es muß den Vertretern des „Sozialismus der gebildeten Stände" zum Bewußtsein gebracht werden, daß die Förderung der sozialdemokratischen Bestrebungen für Jeden unerlaubt ist, der der bürgerlichen Gesellschaft angehört. Wer unter Aufrechterhaltung seiner Stellung als Mitglied derselben die Sozialdemokratie unterstützt, verdient keine andere Behandlung, wie Derjenige, der in einer belagerten Festung mit

dem Feinde konspirirt. Obwohl die soziale Frage keine Rechts-, sondern, wie der Hamburger Streik neu beweist, eine Macht- und Kriegsfrage ist, sind die Kriegsgesetze auf derartige Handlungen leider nicht anwendbar. Aber die gelindeste Strafe, welche, so lange ein Sozialistengesetz nicht besteht, von der bürgerlichen Gesellschaft selbst verhängt werden muß, ist die Exkludirung."

Irgend eine Bemerkung zu diesen Ausführungen zu machen, hieße die Wirkung dieses Gefühlsausbruches der „Stützen der Gesellschaft" abschwächen. Dieses blindwüthende Geschimpfe zeigt deutlich, daß man in den Kreisen des Arbeitgeberverbandes sich des Unrechtes, das man beging, voll bewußt war. Die durch diese Aeußerungen herbeigeführte Klärung der Meinungen ist zu begrüßen. Wer in der bürgerlichen Gesellschaft von den Rechten der Arbeiter zu sprechen wagt, wird aus dieser Gesellschaft ausgeschlossen und verfehmt.

Endlich, am 21. Januar, fand der Arbeitgeberverband Zeit und Gelegenheit, über die Vorschläge der Streikenden zu berathen. Der Beschluß war, was nach der Verzögerung zu erwarten stand, ein ablehnender. Er wurde dem Vorsitzenden der Streikkommission in folgendem Wortlaute mitgetheilt:

„Der Arbeitgeberverband hat von seinen Vertretern den Bericht über die am Sonnabend mit Ihnen gehabte Besprechung erhalten. Aus den Besprechungen ging hervor, daß die Arbeiter auch heute noch Vertrauen weder zu den am 18. Dezember vom Senat gemachten Eröffnungen, noch zu den ihnen am Sonnabend seitens der diesseitigen Vertreter in bündigster Form gegebenen Erklärungen haben, daß sofort nach Wiederaufnahme der Arbeit, unter den Bedingungen und wie sie zur Zeit noch im Hafen zu haben ist, eine gründliche Untersuchung und thunlichste Abstellung der etwa vorhandenen Mißstände herbeigeführt werden solle.

Der Arbeitgeberverband hat berechtigte Hoffnung, daß auch heute noch der Senat bereit ist, auf Ersuchen beider Parteien die Leitung der Verhandlungen durch ein oder einige seiner Mitglieder zu übernehmen, wodurch den Arbeitern volle Garantie für Unparteilichkeit gegeben ist.

Die Arbeitgeber haben den Arbeitern Entgegenkommen bewiesen, obgleich die Schwierigkeiten im Hafen großentheils überwunden sind und täglich mehr schwinden, hauptsächlich um den alten Arbeitern den Wiedereintritt in die noch offenen Stellen zu ermöglichen. Sie hoffen, daß sie in der Lage sein werden, auch neben den neuangestellten Arbeitern eine größere Zahl alter Arbeiter zu beschäftigen, wenn sie nicht durch die Verlängerung des Streiks zur Heranziehung weiterer neuer Arbeiter gezwungen werden.

Da Sie auf Entlassung der neuen Arbeiter bestehen und die Arbeit nicht eher wieder aufnehmen wollen, als bis Sie durch Verhandlungen Konzessionen seitens der Arbeitgeber erzwungen

haben, so besteht im Arbeitgeberverband ungetheiltes Einverständniß darüber, daß auf dieser Grundlage ein Ausgleich nicht möglich ist."

Obgleich kaum Aussicht vorhanden war, noch zu einer Einigung zu kommen, gingen die Streikenden doch noch einen Schritt weiter und richteten an den Arbeitgeberverband folgendes Schreiben, dessen dieser sicher nicht werth war:

„Nach reiflicher Ueberlegung erklärt die unterfertigte Kommission der Hafenarbeiter und Seeleute in Beantwortung Ihrer gefälligen Zuschrift vom 21. d. Mts., daß Ihre Antwort auf eine irrige Auffassung unserer Ausführungen in der Verhandlung vom 16. Januar cr., betreffend die Entlassung der fremden Arbeiter, schließen läßt.

Die Arbeitervertreter waren keineswegs von ihren Kollegen beauftragt, die Entlassung aller neuen Arbeiter zu fordern, noch haben wir auf Erfüllung einer solchen Forderung bestanden, noch ist sie aus unserer eigenen Initiative gestellt worden.

Wir haben in fraglicher Sitzung lediglich auf die Thatsache hingewiesen, daß selbst in günstigster Geschäftskonjunktur lange nicht alle hiesigen Hafenarbeiter beschäftigt werden, und es deshalb im Interesse des Hamburgischen Gemeinwesens läge, die fremden Arbeiter zu veranlassen, in ihre Heimath zurückzukehren. Wir waren als Vertreter der Arbeiter nur beauftragt, die Verhandlungen mit den Herren Arbeitgebern in die Wege zu leiten.

Ihr Antwortschreiben läßt leider jedes Eingehen auf unseren diesbezüglichen Vorschlag, der eine Grundlage, auf welcher die Verhandlungen sich bewegen sollten, bot, vermissen.

Wir anerkennen, daß aus der plötzlichen Entfernung sämmtlicher fremden Arbeiter einige Schwierigkeiten erwachsen dürften, doch glauben wir, Ihr Antwortschreiben dahin deuten zu können, daß auch die betheiligten Herren Arbeitgeber sich bereit finden lassen, in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Gesammtbevölkerung thunlichst den Arbeitern auf diesem Wege entgegen zu kommen.

Wir erklären uns deshalb bereit, unseren Kollegen zu empfehlen, die Frage, betreffend Entlassung der fremden Arbeiter, von vornherein aus den einzuleitenden Verhandlungen auszuscheiden, wenn dafür die Herren Arbeitgeber auch ihrerseits einen Waffenstillstand eintreten lassen und keine weiteren fremden Arbeiter mehr nach hier ziehen, sowie weiterhin erklären, keine Maßregelungen vornehmen zu wollen.

Wir erklären uns ferner bereit, uns dem an den Hamburgischen Senat gerichteten Antrage der Arbeitgeber, sofort nach Wiederaufnahme der Arbeit Verhandlungen über im Hamburger Hafen vorhandene Mißstände zu veranlassen und durch von ihm bestellte unparteiische Personen zum Abschluß zu bringen, anzuschließen.

Wir geben zu, daß die Abstellung der verschiedenartigen Mißstände im Hafen sich nicht in wenigen Tagen durchführen läßt und die Berathungen über die dazu erforderlichen Maßnahmen immerhin einige Zeit beanspruchen dürften. Dagegen sind wir aber der Meinung, daß sich bezüglich der Lohnfrage und Regelung der Arbeitszeit der verschiedenen Kategorien schon in wenigen Tagen eine Verständigung erzielen läßt, und um jedes Mißtrauen unter den Arbeitern zu beseitigen, richten wir an die Herren Arbeitgeber nochmals das Ersuchen, sofort und vor Wiederaufnahme der Arbeit darüber mit uns in Unterhandlung treten zu wollen. Die Herren Arbeitgeber dürften, obgleich sie in ihren Erklärungen diese Frage nie berührten — wodurch in Arbeiterkreisen die Vermuthung geweckt wurde, daß man es bezüglich der brennendsten Frage für die Arbeiter: Lohn und Arbeitsverhältnisse, beim Alten zu belassen gedenke —, dieselbe wohl schon in Erwägung gezogen haben.

Wir sind der Ueberzeugung, daß unsere Kollegen sich mit diesen von uns gemachten Vorschlägen einverstanden erklären, aber nach wie vor ohne vorherige Verhandlung über Lohn und Arbeitszeit die Wiederaufnahme der Arbeit infolge des durch die unbestimmten Erklärungen der Herren Arbeitgeber hervorgerufenen Mißtrauens einmüthig ablehnen werden.

Wir ersuchen die Kommission der Herren Arbeitgeber, nochmals mit uns zusammenzutreten, um mit uns gemeinsam den Weg zur Herbeiführung des Friedens zu berathen und einen diesbezüglichen Vorschlag beiden Parteien zur Annahme zu empfehlen."

Auf dieses Schreiben hat der Arbeitgeberverband eine Antwort nicht ertheilt und zwar, wie der „Hamburgische Correspondent" mittheilte, weil die Arbeiter dem am Schluß einer in den Versammlungen vom 25. Januar angenommenen Resolution enthaltenen Satz von folgendem Wortlaut zustimmten:

„Die Streikenden erklären es für zwecklos, auf die abermalige Provozirung einer Aeußerung bezüglich bedingungsloser Wiederaufnahme der Arbeit eine nochmalige Antwort zu geben."

Die ersten Monate im Jahre sind für den Hafenverkehr die ungünstigsten. Wenn es auch gelingt, die Elbe von der Eisenbahnbrücke stromabwärts eisfrei zu halten, so hört doch, weil das Eis oberhalb der Brücke feststeht, die Oberelbschifffahrt auf. Der Transport der Waaren erfolgt dann wohl per Eisenbahn, doch werden dadurch die Transportkosten erhöht und wird deshalb der Verkehr mit überseeischen Ländern eingeschränkt. Desgleichen sind auch die Fleete und Kanäle mit Eis gefüllt und ist der Verkehr überaus erschwert. Infolgedessen kommen während dieser Zeit auch weniger Ueberseeschiffe nach Hamburg und sind Hafenarbeiter in größerer

Zahl beschäftigungslos. Um die Arbeitgeber zur Nachgiebigkeit zu veranlassen, hätte der Streik noch mehrere Wochen, bis zur eintretenden Besserung der Verkehrsverhältnisse, gehalten werden müssen. Ferner ging aber auch die Unterstützung nicht mehr in ausreichendem Maße ein und mußte am 26. Januar jeder Streikende ℳ 3 weniger als bisher an Unterstützung erhalten. Die Lohnkommissionen beschlossen daher in gemeinsamer Sitzung, den Streikenden zu empfehlen, die Arbeit bedingungslos wieder aufzunehmen. Am 30. Januar wurde den Streikenden der Vorschlag zur Abstimmung unterbreitet, jedoch mit 72 pZt. der abgegebenen Stimmen abgelehnt. Da eine Besserung der Arbeits- und Finanzverhältnisse nicht eintrat, so wurde von den Lohnkommissionen abermals beschlossen, die Wiederaufnahme der Arbeit anzurathen und erfolgte die Abstimmung am 6. Februar. Nunmehr erklärten sich 66 pZt. der Abstimmenden für die bedingungslose Wiederaufnahme der Arbeit und war damit die Beendigung des Streiks ausgesprochen. Am 7. Februar veröffentlichte die Streikleitung folgenden Aufruf:

An alle Arbeiter und Arbeiterfreunde!

Mit 66 gegen 34 pZt. haben heute die streikenden Seeleute und Hafenarbeiter Hamburgs die Beendigung des Streiks beschlossen. Die Thatsache, daß noch in der letzten Woche mit 72 gegen 28 pZt. die Fortsetzung des Streiks beschlossen wurde, beweist, welch' eine gewaltige Widerstandskraft die kämpfenden Arbeiter beseelt. Dieselbe ist auch heute noch ungebrochen. Nur die Erkenntniß der Nothwendigkeit der Beendigung des Kampfes im allgemeinen Interesse war es, die das heutige Abstimmungsresultat herbeigeführt hat. Unsere Waffen im Kampfe waren: Ruhe, Besonnenheit, Einigkeit; wir sind auch jetzt noch nicht gesonnen, diese Waffen aus der Hand zu legen.

Die Gefahr rückte jedoch mit jedem Tage näher, daß unsere Einigkeit durch die Macht der Verhältnisse durchbrochen werden konnte. Infolge der andauernden allgemeinen Arbeitslosigkeit in ganz Deutschland war die Möglichkeit völlig ausgeschlossen, die nothwendigen Unterstützungsgelder beschaffen zu können. Nachdem in den beiden letzten Wochen nur eine für die hiesigen Verhältnisse äußerst minimale Unterstützung zur Auszahlung gelangen konnte und dieselbe am nächsten Auszahlungstage den Umständen nach noch weit mehr herabgesetzt werden mußte, waren wir genöthigt, damit zu rechnen, daß, durch die Noth ihrer Familien veranlaßt, ein Theil unserer Kollegen die Arbeit aufzunehmen gezwungen werden würde. Der Kampf, der so einheitlich begonnen, so einheitlich während elf Wochen geführt wurde, ohne daß unter den vielen Tausenden mehr als ein paar Dutzend Abtrünnige zu verzeichnen waren, hätte einen für die deutsche Arbeiterschaft unwürdigen Abschluß gefunden.

Das zu verhindern, war unsere Pflicht im eigenen Interesse und aller Derer wegen, welche uns in diesem Kampfe in so edelmüthiger Weise unterstützt haben. Wir durften und wollten der Welt nicht das Schauspiel bieten, daß dieser große Kampf zum Gaudium unserer Gegner in Uneinigkeit, gegenseitiger Erbitterung und Feindschaft der Arbeiter endete.

Wir nehmen die Arbeit wieder auf, nicht im Vertrauen darauf, daß jetzt die Herren Arbeitgeber ihr Versprechen wahr machen werden, die Mißstände zu beseitigen, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu bessern. Wir sind in den Kampf eingetreten, weil unsere Arbeitgeber uns noch niemals Wohlwollen entgegengebracht, unsere Bitten stets schroff zurückgewiesen haben; wir sind auch noch heute überzeugt, daß wir für unsere berechtigten Forderungen abermals werden kämpfen müssen. Das Wort des Herrn Laeisz: „Es steht mir völlig frei, die Forderungen der Arbeiter zu bewilligen; das fällt mir aber garnicht ein!" ist nach unserer Meinung bezeichnend für die gesammte Arbeitgeberschaft. Es wird wahrscheinlich allen den Herren nicht einfallen, die niedrigen Heuern der Seeleute, die Hungerlöhne der Kesselreiniger zu erhöhen, das fluchwürdige System der Heuerbaase — der „Landhaifische" — und alle die schreienden Mißstände im Hamburger Hafen zu beseitigen; die Herren Stauer werden nach wie vor kolossale Verdienste in ihre Tasche stecken, die Schauerleute für ihre schwere Arbeit ein verhältnißmäßig geringes Entgelt empfangen.

Im Interesse unserer Kollegen wünschen wir, daß wir uns täuschen möchten, daß die Herren Arbeitgeber aus diesem Kampf die Lehre gezogen haben, daß, um Streiks zu vermeiden, die berechtigten Forderungen der Arbeiter erfüllt werden müssen.

Aber nochmals! Wir glauben nicht an den ehrlichen Willen der Herren Arbeitgeber. Hätten sie denselben besessen, der Kampf hätte durch gegenseitiges Entgegenkommen schon in den ersten Wochen sein Ende gefunden. Die Verantwortung für die gewaltige Schädigung der Interessen Hamburgs und seiner gesammten Bevölkerung tragen durch ihr schroffes, ablehnendes Verhalten allein die Arbeitgeber, nicht wir Arbeiter!

Wenn der Kampf einen thatsächlichen Sieg uns nicht gebracht, so ist der moralische Erfolg doch auf unserer Seite. Die schreienden Mißstände wären ohne diesen langen Kampf niemals der Welt zur Kunde gekommen. Jetzt weiß es die Welt, jetzt weiß es die Regierung — wir werden jetzt sehen, wer Abhülfe schafft! Die allgemeine Sympathie war auf unserer Seite und sie wird es abermals sein, wenn die Herren Arbeitgeber und die Regierung durch ferneres Negiren dieser Zustände einen abermaligen Kampf nothwendig machen.

Namens unserer Kollegen legen wir hierdurch Protest ein gegen das Verhalten der Behörden gegenüber den Streikenden. Wohl selten ist den Arbeitgebern in einem wirthschaftlichen Kampfe seitens der Behörden ein solcher Schutz zu Theil geworden, wie bei diesem Streik, wodurch allein dieselben die Macht fanden zu der brutalen Verweigerung jedweden Verhandelns mit den Arbeitern. Das Vertrauen der Arbeiter zu der Unparteilichkeit der Hamburger Behörden ist dadurch auf's Tiefste erschüttert worden.

Was jetzt kommen wird, wir wissen es: Die Rache der „Sieger" gegen die Arbeiter! Die während des Streiks in Arbeit getretenen hiesigen und fremden Arbeiter, die aus Indifferentismus uns den Kampf in so unsäglicher Weise erschwert haben, werden, um das Angebot der Arbeitskraft künstlich auf anormaler Höhe zu halten, in den nächsten Wochen trotz ihrer notorischen Unbrauchbarkeit noch geschützt werden; die alten Hamburger Arbeiter, die durch ihren unermüdlichen Fleiß zum Blühen von Hamburgs Handel und Wohlstand beigetragen haben, werden zum Theil gemaßregelt werden, zum Theil noch arbeitslos bleiben bis zum Eintritt des laut eigener Aussage der Arbeitgeber nach Beseitigung der momentanen schwierigen Eisverhältnisse in der Elbe zu erwartenden flotten Geschäftsganges.

Arbeiter und Bürger Hamburgs! Arbeiter Deutschlands! Ihr habt uns zur Seite gestanden während der Dauer des Kampfes, wir bitten Euch, verlaßt uns nicht während der paar für uns noch kommenden schweren Wochen.

Wir haben erkannt, daß es ein Fehler von uns war, daß wir unorganisirt in den Kampf eingetreten sind. Wir haben während der elf Wochen gelernt, wie nothwendig die ständige, dauernde Organisation ist. Helft uns, dieselbe aufzubauen!

Sorgt gemeinsam mit den in Arbeit tretenden Hafenarbeitern für Unterstützung der Gemaßregelten, der armen nothleidenden Familien. Was Ihr jetzt an uns thut, wir werden es Euch dermaleinst mit Zinsen vergelten können. Wir kämpfen nicht für uns, wir kämpfen als klassenbewußte Arbeiter für das Gesammtinteresse der Arbeiterschaft! Dank, tausendmal Dank für Eure uns geleistete Hülfe! Im Interesse der Organisirung unserer Kollegen steht uns bei, den Hunger von unseren Brüdern fernzuhalten!

Bedenkt, daß viele Tausende Hamburger Hafenarbeiter aus Heroismus, aus Solidaritätsgefühl mit in den Kampf eingetreten sind, ihre Jahre lang innegehabten festen Stellungen geopfert haben!

Opfer aller Art hat der elfwöchentliche Kampf gekostet — er war nothwendig! In seinem Verlauf hat Alles, was auf dem Boden der Ehre, der Moral, der Menschlichkeit steht, sich für

das Recht der Arbeiter erklärt — am Pranger steht das gemeinschädliche Hamburger Geldprotzenthum vor aller Welt!

In tausend und abertausend Geistern, die bis dahin schliefen, in die Seelen von tausend und abertausend Frauen und der heranreifenden Jugend ist in diesen Wochen der zündende Funke der Begeisterung gefallen!

Graut der Macht von Geldsacks Gnaden nicht vor diesem „Sieg“ vom 6. Februar 1897?!

Das Zentral-Streikcomité.

Was in dem Aufruf vorausgesagt worden, trat ein. Als die Arbeiter am Montag, den 8. Februar, bei den Arbeitgebern erschienen, wurde nur ein kleiner Theil zur Arbeit angenommen und nur nach und nach erfolgen weitere Einstellungen. Die Stauer verlangten von den Schauerleuten die Unterschrift unter einen Revers, nach welchem die Arbeiter mit den Streikbrechern Frieden halten wollen. Wer den Revers unterschrieb, erhielt eine Karte, welche ihn zur Arbeit „berechtigte“. Die Unterschrift wird von der Mehrheit der Schauerleute verweigert und müssen die Stauer schon die Leute nehmen, ohne daß die Unterschrift geleistet wird. Ewerführerbaase ließen sich die Verbandsmitgliedsbücher der Ewerführer geben und machten sich das kindliche Vergnügen, dieselben zu zerreißen. Viele Arbeitgeber boten den zur Arbeit Zurückkehrenden geringere Löhne, als sie vor dem Streik hatten. Der Staat stellte die Quaiarbeiter nicht wieder in ihre alten Stellen ein. Kurz, die Unternehmer geben sich alle Mühe, den Arbeitern zu beweisen, daß sie Recht hatten, als sie erklärten, sie können kein Vertrauen zu den Unternehmern haben, wenn nicht bindende Zusagen gemacht werden, ehe die Wiederaufnahme der Arbeit erfolgt.

Der Arbeitgeberverband hielt es für zweckmäßig, noch eine Kundgebung zu erlassen, die in der Sitzung vom 9. Februar festgestellt wurde. Sie lautet:

„Der Arbeitgeberverband Hamburg-Altona hat in heutiger Sitzung Verlauf und Ende des Hafenarbeiterstreiks besprochen und noch einmal festgestellt, daß der Streik für den Arbeitgeberverband eine Machtfrage und keine Frage über Lohn- und Arbeitsbedingungen gewesen ist. Wie aus dem Entstehen und dem Verlaufe der Bewegung ersichtlich war — so wurde angeführt — bezweckte dieselbe in erster Linie einen Vorstoß der internationalen Sozialdemokratie gegen das Unternehmerthum. Dasselbe sollte durch eine plötzliche Hemmung des Hamburger Hafenverkehrs, von der man eine durchgreifende und empfindliche Störung des von demselben abhängigen deutschen Wirthschaftslebens erwartete, gezwungen werden, der Macht der sozialdemokratischen Masse nachzugeben und deren Forderungen zu bewilligen. Hätten die Ham-

burger Arbeitgeber hier irgend welche Schwäche gezeigt und dadurch den sozialdemokratischen Angreifern zu einem Siege verholfen, so wäre dies nicht nur für Hamburgs Handel und Schifffahrt, sondern für das ganze deutsche Erwerbsleben von den verhängnißvollsten Folgen begleitet gewesen. Hier galt es also, festzustehen und geschlossen die bürgerliche Ordnung, auf der das Wohl und Wehe all' unserer Mitbürger beruht, zu vertheidigen, trotz aller Mißdeutungen, welche die Standhaftigkeit des Verbandes auch in nichtsozialdemokratischen Kreisen der Bevölkerung hier und da erfahren hat. Die Autorität der Arbeitgeber, ohne welche die Ausführung übernommener Arbeiten unmöglich ist, mußte gewahrt und den Arbeitswilligen, welche nur gezwungenermaßen der Sozialdemokratie folgten, die Zuversicht gegeben werden, daß ihre Arbeitgeber im Stande sind, sie vor dem Terrorismus der Sozialdemokratie zu schützen. Auch den Gewerbetreibenden und Geschäftsleuten, welche durch Androhung des Boykotts sich in schmählicher Weise von der Sozialdemokratie brandschatzen lassen, mußte bewiesen werden, daß die Macht nicht in den Händen der Sozialdemokratie liegt, und daß es auch ihrerseits nur des festen Zusammenstehens bedarf, um sich der Tributpflicht an die Sozialdemokratie zu erwehren. Das scheinbar schroffe Verhalten des Verbandes ist für die Arbeitswilligen eine Wohlthat und ein Halt gewesen. Das durch die Bekanntmachung vom 9. Dezember bekundete energische Auftreten der Quaiverwaltung hat derzeit die Aufnahme der Arbeit beschleunigt und Festigkeit im Kampfe schließt Versöhnlichkeit nicht aus. Durch den Vorschlag eines Schiedsgerichts wurde der Verband in eine ungünstige Lage gedrängt; er fühlte sich verpflichtet, für seine angegriffenen Mitglieder den Tadel, welchen die Ablehnung eines Schiedsgerichts hervorzurufen pflegt, auf sich zu nehmen. Alle Gerüchte, daß die Wünsche der im Streik befindlichen Mitglieder nicht volle Berücksichtigung gefunden haben, werden dadurch widerlegt, daß sämmtliche Beschlüsse einstimmig oder mit überwältigender Majorität und stets im Sinne der direkt Betheiligten gefaßt worden sind. Die Nothwendigkeit, das Schiedsgericht abzulehnen und auch alle weiteren Einmischungen unberufener Friedenstifter zurückzuweisen, ergab sich für den Verband aus den Erfahrungen früherer Streiks. Hätte es sich um Lohnforderungen gehandelt, so würden die Arbeiter, wie bei früheren Gelegenheiten, durch maßvolle Forderungen ihr Ziel ohne Streik zu erreichen versucht haben. Aus der Ablehnung der von den Stauern angebotenen Zulage ersah der Verband, daß es sich um den Austrag einer Machtfrage handelte. Bei einem derartigen Kampfe sind alle Verhandlungen während des Streiks aussichtslos, weil sie nur den Streik verlängern und nicht zum Frieden führen, denn jedes Zugeständniß der Arbeitgeber wird als Schwäche

aufgefaßt und steigert die Begehrlichkeit der Streikenden. Es ist unrichtig, wenn behauptet wird, daß der Arbeitgeberverband Verhandlungen mit den Arbeitern abgeneigt ist; schon 1890 hat derselbe eine Petition bei dem Reichstage eingereicht und um eine gesetzliche Vertretung der Arbeiter nachgesucht, in der Hoffnung, daß die regelmäßige Arbeiterschaft und nicht die sozialdemokratischen berufsmäßigen Führer an den Verhandlungen mit den Arbeitgebern theilnehmen würden. Auch besteht im Arbeitgeberverband durchaus keine prinzipielle Abneigung gegen Einigungsämter in den verschiedenen Arbeitszweigen; nur hält er die Zuziehung Unbetheiligter im Allgemeinen für schädlich. Der Verband wird es als seine Aufgabe betrachten, die Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter eingehend zu prüfen und die Abstellung etwa sich ergebender Mißstände nach Möglichkeit zu fördern, wozu die nöthigen Vorarbeiten bereits vor einigen Wochen in die Wege geleitet worden sind. Im Uebrigen hat der Arbeitgeberverband durch seinen Antrag auf Ernennung eines Hafeninspektors den Weg vorgeschlagen, durch welchen Mißstände beseitigt werden können, die durch den Willen des einzelnen Arbeitgebers allein nicht aus dem Wege zu schaffen sind. Schließlich ist der Verband nach wie vor bereit, an einer Enquête des Senats über die Arbeitsverhältnisse im Hafen theilzunehmen, und er hat einem Hohen Senat hiervon Mittheilung gemacht."

Die oft gehörte Verleumdung gegen die Streikenden wird wiederholt, daß sie nur aus frivolem Machtgefühl in den Streik eingetreten seien. Da der Arbeitgeberverband aber nur darauf rechnen kann, bei Leuten, denen Nachdenken ein Greuel ist, oder bei solchen, welche von Haß gegen die selbstständig auftretenden Arbeiter so erfüllt sind, daß sie zu allen Mitteln greifen, die Arbeiter zu unterdrücken, mit seinen wunderbaren Gedanken Anklang zu finden, so erscheint es überflüssig, zu dieser Kundgebung Bemerkungen zu machen. Nur auf Eines sei hingewiesen: Im Arbeitgeberverband sitzen Zigarrenmacher, Gärtner und Innungskrauter und entscheiden über Angelegenheiten der Hafenarbeiter, für die Arbeiter aber hält er bei Schiedsgerichten „die Zuziehung Unbetheiligter im Allgemeinen für schädlich". Diese Stellungnahme charakterisirt die Denkweise dieser Arbeitgeber vorzüglich.

Die Zahl der zu unterstützenden Streikenden hatte bei Beendigung des Streiks, am 6. Februar, den höchsten Stand erreicht. Die nebenstehende Tabelle giebt eine Uebersicht über die Zahl der Streikenden und deren Angehörige an dem genannten Tage, während die daran anschließende Tabelle die täglich fortschreitende Ausdehnung des Streiks in den ersten Tagen und dann von Woche zu Woche erkennen läßt.

Gewerkschaft	Gesammtzahl	Zahl der Ledigen	Zahl der Verheiratheten	Zahl der Kinder
Schauerleute	4450	1260	3190	6250
Ewerführer (Hamburg)	1867	615	1252	2364
" (Altona)	153	39	114	225
Kohlenarbeiter	1209	394	815	1638
Kesselreiniger	433	372	61	111
Seeleute	2285	2485	400	530
Quaiarbeiter (Petersenquai)	534	163	341	736
Staatsquaiarbeiter	1354	311	1043	1973
Quaihülfsarbeiter	627	284	343	508
Schiffsmaler	236	97	139	268
Schiffsreiniger	360	215	145	313
Getreidearbeiter	453	138	270	492
Speicherarbeiter	1555	586	969	1719
Maschinisten	169	31	138	237
Werftarbeiter	72	33	39	50
Fabrikarbeiter	276	118	158	334
Baggerer	49	27	45	49
Verein der Händler	57	10	47	111
	16739	7223	9516	17905

Datum	Schauerleute	Ewerführer Hamburg	Ewerführer Altona	Kohlenarbeiter	Kesselreiniger	Schiffsmaler	Seeleute	Schiffsreiniger	Quaiarbeiter am Petersenquai	Getreidearbeiter	Speicherarbeiter	Maschinisten	Quaiarbeiter am Staatsquai	Quai-Hülfsarbeiter	Fabrikarbeiter	Werftarbeiter	Verein der Händler	Summa
28. Nov.	3758	1407	98	694	304	185	413	325	494	—	—	—	—	—	—	—	—	7678
29. "	3875	1485	98	822	326	185	430	325	515	—	—	—	—	—	—	—	—	8061
30. "	4088	1568	111	822	344	185	533	346	542	194	—	—	—	—	—	—	—	8733
1. Dez.	4088	1602	111	822	358	194	626	359	569	218	687	—	—	—	—	—	—	9634
2. "	4088	1643	120	930	364	209	742	369	585	237	687	—	—	—	—	—	—	9974
3. "	4088	1671	136	1020	372	218	810	377	589	257	1057	—	—	—	—	—	—	10595
4. "	4574	1706	136	1141	373	225	883	378	591	271	1308	123	—	—	—	—	—	11709
5. "	4574	1706	130	1204	379	228	924	378	597	311	1319	133	1267	—	—	—	—	13150
7. "	4619	1744	130	1268	384	233	976	381	592	337	1319	145	1267	520	—	—	—	13905
8. "	4746	1761	144	1286	387	235	1011	383	596	347	1400	143	1267	520	24	—	—	14250
9. "	4746	1776	144	1316	390	231	1060	375	596	364	1441	148	1289	535	39	54	—	14504
10. "	4889	1793	146	1344	396	233	1130	386	598	374	1440	159	1293	571	318	73	—	15143
11. "	4889	1790	146	1404	400	230	1196	386	597	385	1500	165	1307	571	372	82	—	15420
12. "	4939	1801	147	1440	404	232	1235	372	598	394	1509	170	1320	587	412	89	—	15649
14. "	4939	1805	149	1456	406	231	1235	374	598	400	1529	172	1324	591	481	91	—	15781
15. "	4939	1807	149	1456	406	234	1227	377	598	400	1529	173	1325	593	503	94	59	15869
16. "	4939	1809	149	1440	407	235	1227	377	572	412	1538	176	1327	598	548	93	59	15906
21. "	4924	1829	150	1480	415	235	1508	377	579	424	1547	173	1335	609	712	101	60	16458
26. "	4682	1833	150	1480	420	235	1537	369	562	428	1548	174	1340	609	715	101	60	16243
2. Jan.	4682	1837	151	1480	424	226	1773	368	550	434	1553	174	1331	613	487	94	55	16232
9. "	4657	1847	151	1198	430	229	2034	367	534	443	1554	179	1347	628	337	84	55	16074
16. "	4528	1857	152	1206	433	233	2348	368	534	449	1554	180	1348	626	308	78	56	16258
23. "	4457	1864	158	1207	433	237	2618	364	533	452	1555	168	1351	627	287	75	56	16442
30. "	4457	1866	153	1206	434	237	2740	365	534	453	1555	169	1352	627	285	71	57	16561
6. Febr.	4450	1867	153	1209	433	236	2885	360	534	453	1555	169	1354	627	276	72	57	16690

Diese nach den vom Streikcomité geführten Listen aufgestellten Tabellen widerlegen auf's Deutlichste die Behauptung bürgerlicher Blätter, daß die Streikenden durch von auswärts herangezogene Leute ersetzt worden seien. Die 16000 Hafenarbeiter und Seeleute konnten nicht durch die günstigsten Falles 5—6000 betragende Zahl der Streikbrecher, welche neben freier Beköstigung und Wohnung wohl denselben Lohn wie die geübten Hamburger Hafenarbeiter erhielten, nicht aber die Hälfte der Arbeit wie diese leisteten, ersetzt werden. Aus den Reihen der Streikenden fanden sich nicht genügend Streikbrecher, um mit den von auswärts Herangezogenen etwa den Betrieb auch nur nothdürftig aufrecht erhalten zu können. Auch darüber ist von dem Streikcomité genaue Kontrole geführt und liefert die nachstehende Tabelle den Beweis, daß die Behauptung, eine große Zahl der Streikenden sei abtrünnig geworden, einfach erlogen war.

Aus der Reihe der Streikenden ausgeschieden.

Gewerkschaft	Streikbrecher	Streikkarten eingezogen	In andere Arbeit getreten	Unbekannt verschwunden*	Abgereist	Zusammen
Schauerleute	96	610	135	—	43	884
Ewerführer (Hamburg)	81	4	20	28	51	184
do. (Altona)	1	—	—	4	4	9
Kohlenarbeiter	50	—	70	202	5	327
Kesselreiniger	2	—	3	—	—	5
Seeleute	151	—	18	594	57	820
Quaiarbeiter (Petersenquai)	31	6	26	25	6	94
Staatsquaiarbeiter	185	4	34	—	4	227
Quaihülfsarbeiter	13	—	60	11	12	96
Schiffsmaler	5	—	—	—	—	5
Schiffsreiniger	—	6	6	7	10	29
Getreidearbeiter	3	—	5	60	—	68
Speicherarbeiter	161	8	57	—	18	244
Maschinisten	30	—	10	2	8	50
Werft- u. Fabrikarbeiter	—	67	178	180	5	430
Baggerer	2	—	—	15	—	17
Verein der Händler	3	—	—	1	—	4
	814	705	622	1129	223	3497

Zu den Tabellen sind nur einige kurze Bemerkungen nothwendig. Die enorme Steigerung der Zahl der streikenden Seeleute erklärt

* Unter dieser Rubrik sind Diejenigen angeführt, bei welchen sich aus den Kontrollisten nicht feststellen läßt, wo sie geblieben sind. Es sind Diejenigen, welche sich der Kontrole entzogen haben. Bei den fehlenden 1936 hat sich das Alter nicht feststellen lassen.

sich daraus, daß diese erst sich am Streik betheiligen konnten, nachdem sie von den Schiffen abgemustert hatten. Den Seeleuten gegenüber sind alle Mittel angewandt, sie am Mitstreiken zu hindern, und doch wuchs die Zahl der Streikenden von Tag zu Tag, ein Beweis, wie unhaltbar die Verhältnisse sein müssen. Den Fabrik- und Werftarbeitern wurde zugemuthet, Arbeiten der Streikenden, besonders der Kohlenarbeiter, zu machen und erfolgte die Entlassung, wenn sie diese Arbeiten verweigerten. Gegen Ende des Streiks sind diejenigen davon ausgeschieden, die arbeitslos waren, ohne direkt als Streikende zu gelten. Die sog. „fliegenden Händler", die mit Barkassen im Hafen umherfahren und Speisen und Getränke an die Arbeiter verkaufen, weigerten sich, dies auch bei den Streikbrechern zu thun und wurden, als sie in Noth geriethen, als Streikende unterstützt. Die Aufstellungen beweisen, daß das Streikcomité jederzeit über die Sachlage genau informirt war, und darüber herrschte im Comité nur eine Meinung, daß der Streik sofort zu beendigen sei, sobald eine größere Zahl Streikbrecher aus den Reihen der Streikenden käme.

Auch eine Statistik über das Alter der Streikenden ist vom Streikcomité aufgenommen, und soll dieselbe, um das Bild zu vervollständigen, hier folgen.

Alters-Statistik der Streikenden.

Gewerkschaft	Von 15—20 Jahren	Von 20—25 Jahren	Von 25—35 Jahren	Von 35—45 Jahren	Von 45—55 Jahren	Von 55—65 Jahren	Von 65—74 Jahren
Schauerleute	28	249	1505	1470	700	258	5
Ewerführer (Hamburg)	49	215	666	463	176	34	2
do. (Altona)	7	10	51	35	19	7	1
Kohlenarbeiter	17	120	503	290	155	39	—
Kesselreiniger	154	127	85	17	9	3	—
Seeleute	242	526	1128	265	81	5	2
Quaiarbeiter (Petersenquai)	16	42	171	165	100	14	2
Staatsquaiarbeiter	5	43	400	400	180	80	8
Quaihülfsarbeiter	51	59	105	129	128	48	4
Schiffsmaler	4	45	133	57	18	3	—
Schiffsreiniger	7	60	144	79	51	22	2
Getreidearbeiter	7	44	177	89	45	10	1
Speicherarbeiter	31	160	490	365	203	61	8
Maschinisten	—	5	58	34	18	2	—
Werft- u. Fabrikarbeiter	35	148	183	91	28	9	—
Baggerer	1	2	28	14	6	2	—
Verein der Händler	—	3	14	23	6	5	1
	654	1758	5841	3986	1923	602	36

Die Altersstatistik liefert den Beweis, daß zur Hafenarbeit nur Leute im kräftigsten Mannesalter verwandt werden können. Ueber 50 Jahre alte Leute finden nur ausnahmsweise Beschäftigung.

Eine Abrechnung über die Einnahmen und Ausgaben des Streikcomités ist bis zur Fertigstellung dieser Schrift noch nicht aufgestellt. Vom 1. Dezember 1896 bis 17. Februar 1897 wurden an Unterstützung M. 1418410,75 gezahlt. Dazu kommen die Ausgaben für Fernhaltung der Streikbrecher und Rücktransport derselben in ihre Heimath, sowie die Kosten für die Druckarbeiten. Insgesammt mögen die Ausgaben die Summe von 1¾ Millionen Mark erreichen.

Daß die Behörden den Streikenden scharf entgegentraten, ist schon wiederholt erwähnt. Die Zahl der Verhaftungen war eine ganz gewaltige. Ebenso die Zahl der Strafmandate wegen Sammelns von Streikunterstützung, Vergehen gegen die Straßenordnung, Ankleben von Zetteln u. dgl. Am 27. Februar wurde über den Verlauf dieser strafrechtlichen Verfolgungen berichtet:

> „Von 310 Anklagen wegen Nöthigung, Verruf, Beleidigung, Ehrverletzung 2c. sind bis jetzt 138 verhandelt worden. In 24 Fällen erfolgte Freisprechung, in 11 ist das Verfahren eingestellt, in weiteren 11 ist auf eine Geldstrafe im Gesammtbetrage von M. 301 erkannt worden. Der Rest von 92 Anklagen hat insgesammt eine Gefängnißstrafe von 15 Jahren 5 Monaten 7 Tagen eingebracht. Außerdem bedachte man die Streikenden mit 169 Anklagen wegen Sammelns und Druckschriftenvertheilens im Gesammtbetrage von M. 2999 oder 876 Tagen Haft. Hierzu kommen noch 76 Strafmandate wegen Nichtbefolgung polizeilicher Anordnungen oder Uebertretungen der Straßenordnung mit insgesammt M. 1178 oder 312 Tagen Haft."

Den Streikbrechern dagegen wurde die weitgehendste Unterstützung zu Theil. Sie wurden bei ihrer Ankunft in Hamburg von Polizeibeamten empfangen und an die Arbeitsstellen geleitet. Die Eisenbahnwagen mit Streikbrechern wurden zum Theil an der Elbbrücke von den Zügen losgekoppelt und direkt in's Hafengebiet geführt. Damit wurde für diese Leute die Bestimmung umgangen, daß jeder Eisenbahnreisende den Bahnhofsausgang zu passiren und seine Fahrkarte abzugeben hat. Nach dem Zollvertrag ist das Wohnen im Freihafengebiet verboten. Desgleichen dürfen in demselben keine unverzollten Nahrungsmittel verausgabt werden. Beides wurde umgangen. Die Arbeitgeber hatten mehrere Schiffe, darunter den Schnelldampfer „Fürst Bismarck" zu Unterkunftsräumen für die Streikbrecher hergerichtet. Die Schiffe aber lagen im Freihafengebiet und die Zustände auf denselben waren in hygieinischer Beziehung schauderhafte, wie Augenzeugen schilderten. Schon Letzteres hätte die Behörden aus Gesundheitsrücksichten veranlassen sollen, gegen diesen Unfug einzuschreiten. Nichts aber dergleichen geschah. Ja, als man die Streikbrecher in Massen-

quartieren in der Stadt unterbrachte und die in der Nähe derselben wohnenden Bürger sich dadurch bedroht und belästigt fühlten und Unterschriften für eine an den Senat zu richtende Petition gegen diesen Mißstand sammelten, wurden die Listen beschlagnahmt und die Unterschriftensammler sistirt. Kurz, die Behörden lieferten durch ihr Verhalten den Beweis auf's Neue, daß sie sich bemühen, den Interessen der Unternehmer zu dienen.

Trotz dieser offenkundigen Parteinahme und trotz des oft rücksichtslosen Eingreifens der Polizeiorgane gegenüber den Streikenden ließen diese sich doch nicht zu irgendwelchen Unbesonnenheiten hinreißen. Selbst die den Streikenden feindlichen bürgerlichen Blätter waren wiederholt genöthigt, die Ruhe und Besonnenheit der Ausstehenden anzuerkennen. So bot sich denn während des Streiks keine Gelegenheit, den Wunsch der „Hamburger Nachrichten", den Streik mit roher Gewalt niederzuwerfen, zu erfüllen. Nach Beendigung des Streiks aber sollte sich doch noch Gelegenheit zu dieser gewünschten Polizeiarbeit finden. Am 6. Februar kam es zu einem Zusammenstoß zwischen der Polizei und dem Publikum. Das „Hamburger Echo" berichtete darüber Folgendes:

„Als am Sonnabend Nachmittag der Streik für beendet erklärt wurde, begaben sich selbstverständlich die Hafenarbeiter an den Hafen, um mit ihren Baasen bezw. Vizen über die Wiederaufnahme der Arbeit Rücksprache zu nehmen. Der geeignetste Zeitpunkt hierfür fällt in die Zeit von 5—6 Uhr, weil dann die Arbeitgeber oder deren Stellvertreter von den Schiffen zurückkehren. Gegen 5½ Uhr entstiegen an der St. Pauli Landungsbrücke einem Dampfer viele von der Arbeit heimkehrende „Arbeitswillige", welche, kaum an Land angelangt, in üblicher Weise die „alten" Leute mit Schmähreden, wie „Streikbrüder, Banditen, Ihr sollt die „Streikbrecher" kennen lernen" usw. überschütteten. Die Herren Streikbrecher betrachteten sich, wie bereits mehrfach berichtet, als Herren der Situation, denen Alles erlaubt ist, Revolver und Messerfuchteln und denen, falls ihre Unverschämtheiten zurückgewiesen werden, sofort einige Hüter der Ordnung beizuspringen pflegen. Das Letztere blieb nun an diesem Abend aus und es kam zu Reibereien, wobei die Streikbrecher den Kürzeren zogen. Dieselben Auftritte mit demselben Ausgang ereigneten sich auf mehreren anderen Stellen in der Nähe der Hafengegend.

Es herrschte schon lange Ruhe, als plötzlich gegen 9 Uhr auf dem Schaarmarkt ein „arbeitswilliger" Kohlenarbeiter einen Revolverschuß abknallte. Dieser Schuß bildete den Anfang der sich jetzt abspielenden Ereignisse. Urplötzlich belebte sich der bis dahin so gut wie menschenleere Platz und aus allen Häusern und Nebenstraßen eilten Leute herbei, welche sich nach der Ursache der Schießerei erkundigten. Jetzt wurde die Polizei alarmirt und im

Sturmschritt rückten die Polizeimannschaften, den blanken Säbel in der Faust, heran und wollten den Platz säubern. Den Menschen, welche zum größten Theil in der nächsten Nähe wohnten, und welche daher in ihre Häuser zurücklaufen wollten, war der Paß durch die mit der flachen Klinge dreinschlagenden Polizisten abgeschnitten. Es folgten grausige Szenen. Das Wehklagen der verwundeten Männer und Frauen und das Gekreisch der Weiber und Kinder hörte sich schrecklich an. Die Menge wehrte sich schließlich und auch mehrere Polizisten trugen mehr oder minder schwere Verletzungen davon. Der Große Bäckergang und andere Straßen, die in den Schaarmarkt münden, belebten sich ebenfalls in kurzer Zeit. Diese Straßen wurden von den unter Kommando des Majors Gestefeld stehenden berittenen und unberittenen Polizisten mit blanker Waffe „gesäubert", wie der polizeitechnische Ausdruck lautet. Bei dieser „Säuberungs"arbeit ließen die Polizisten sich von demokratischen Grundsätzen leiten, denn Alles, was vor die Klinge kam — Frauen, Kinder, Greise, Arbeiter, Geschäftsleute, der Verwandte eines bekannten Arztes, ein Provisor, Journalisten bürgerlicher Blätter, kurzum Angehörige aller Berufsstände — erhielten Säbelhiebe. Am Schaarthor war bis zum Eintreffen der Polizeimannschaften Alles ruhig. Erst als diese auf dem Plane erschienen, bekam der Platz eine andere Physiognomie. Auch hier wurde rücksichtslos „gesäubert". Die hier stationirten Karrenhändler wurden fortgetrieben und mußten ihre Waaren unbeaufsichtigt stehen lassen. Auf dem Venusberg wurde ein alter Mann aufgefordert, zu laufen. Der Mann sagte, er könne nicht laufen, worauf man gegen ihn in der rücksichtslosesten Weise vorging. Ein beim Schlachtermeister Mann, Herrengraben, beschäftigter Geselle erhielt, als er die Fensterladen schließen wollte, von einem Schutzmann Säbelhiebe und Stiche, so daß der Verletzte sich von dem Wundarzt Kunst verbinden lassen mußte. Viele von den sich ansammelnden Neugierigen haben Verletzungen schwererer und leichterer Natur erhalten. Man schätzt die Zahl der Verwundeten auf etwa 150."

Auch der „Hamburgische Correspondent" bemerkte über die Exzesse:

„Geschrei ertönte überall. Weiber kreischten und suchten sich vor den Polizeibeamten in Thorwegen und Höfen zu verstecken, Kinder wurden von der fliehenden Menschenmenge über den Haufen gerannt."

Aehnliche Auftritte spielten sich bei den Aussperrungen der Hamburger Arbeiter im Mai 1890 in der Steinstraße ab, als infolge des Streiks der Gasarbeiter die Straßen Hamburgs dunkel waren. Auch dort wiederholte sich der Skandal an mehreren Abenden so lange, bis die Polizei ihre Praxis, Attaken auf das Publikum aus-

zuüben, aufgab. Und so auch bei diesem Krawall. Erst als die Polizei zu der vernünftigen Praxis überging, die halbwüchsigen Burschen pfeifen und sich aus„gröhlen" zu lassen, trat Ruhe ein. Streikende waren es nicht, die sich an diesen Skandalszenen betheiligten. Hätten diese Neigung dazu gehabt, so wären sie sicher bei dem Verhalten der Polizeibeamten ihnen gegenüber während des Streiks dazu gekommen, sich ihrer Haut zu wehren. Das Auftreten der Polizei bei diesem Krawall zeigt aber, welcher Selbstbeherrschung es seitens der Streikenden bedurfte, sich nicht zu Unbesonnenheiten hinreißen zu lassen. Veranlassung dazu wurde ihnen genug geboten.

So haben denn alle „staatserhaltenden" Faktoren bei diesem gewaltigen Kampfe mitgewirkt, um den für die Hafenarbeiter ungünstigen Ausgang herbeizuführen. Ob damit allerdings dem Unternehmerthum gedient ist, wird die Zukunft lehren.

Ganz ohne Erfolg ist der Ausstand nicht geblieben. Der Hafeninspektor wird wohl durch den Senat eingesetzt werden. Ferner hat auch der Senat eine aus drei Personen bestehende Enquête-Kommission eingesetzt, welche die Lage der Hafenarbeiter untersuchen und etwaige Mißstände aufdecken soll. Die Kommission hat mit ihren Arbeiten begonnen und Stauer, Ewerführerbaase und Quartiersleute, sowie Schauerleute, Ewerführer und Speicherarbeiter vernommen. Die letzteren wurden von ihren Arbeitskollegen zu diesem Zweck gewählt. Daß hierbei den Wünschen der Arbeiter nicht Rechnung getragen wird, zeigt das Vorgehen der Kohlenimporteure gegenüber den schwarzen Schauerleuten. Da diese nicht geneigt waren, sich bedingungslos von den Importeuren ungünstigere Arbeitsbedingungen diktiren zu lassen, als sie vor dem Streik hatten, wurde ihnen mitgetheilt, daß die Arbeitgeber nur solche Arbeiter annehmen würden, die eine Karte vom Arbeitsnachweis haben und sich somit durch Unterschrift verpflichtet hätten, die von den Importeuren gestellten Bedingungen anzuerkennen. Große Hoffnungen sind also an die Wirkungen, welche die Ergebnisse dieser Enquête auf die Rheder, Stauer usw. ausüben werden, nicht zu knüpfen. Jedenfalls wird das Ergebniß nicht den Opfern entsprechen, die gebracht sind.

V.

Allgemeine Betrachtung und Lehren des Streiks.

Noch bei keinem Streik, der in Deutschland stattgefunden, ist in so klarer und deutlicher Weise der schroffe Gegensatz zwischen Kapital und Arbeit zu Tage getreten, als in dem, dessen Verlauf auf den vorstehenden Seiten geschildert ist. Abgesehen von einigen Innungsvertretern, die sich dem Verbande angeschlossen, um doch irgendwo dabei zu sein und sich einmal nennen zu hören, im Uebrigen aber mit Ausnahme der der Baugewerksinnung ohne nennenswerthe Bedeutung sind, konzentrirt sich in dem Arbeitgeberverband das Großunternehmerthum Hamburgs. Der Vorsitzende des Verbandes ist der Besitzer der größten Schiffswerft Hamburgs. Er spielt im Arbeitgeberverband die ausschlaggebende Rolle und hat seine Stellung gegenüber den Arbeitern durch Gründung des schon erwähnten Arbeitsnachweises der Eisenindustriellen zur Genüge dargethan. Eine weitere gewichtige Kraft ist der Vertreter des Vereins der Zigarrenfabrikanten, der seine Arbeiterfreundlichkeit durch die Aussperrung der Hamburger Tabakarbeiter im Jahre 1890/91 bewiesen. Die Rücksichtslosigkeit dieses Herrn wird durch einen Ausspruch dargestellt, den er bei den Unterhandlungen über Beendigung der Aussperrung den Vertretern der Generalkommission der Gewerkschaften gegenüber that. Er sagte: „Wir wissen, daß bei dieser Aussperrung viele kleine Unternehmer zu Grunde gehen, aber wir erfüllen damit ja nur Ihren Wunsch als Sozialdemokraten, die Konzentration des Kapitals zu beschleunigen." Auch bei diesem Ausstande hat der Herr Alles gethan, das Zustandekommen einer Vereinbarung zu hindern. Bei der Leitung durch so denkende Vertreter der modernen Gesellschaft wird die Stellung des Arbeitgeberverbandes erklärlich. Rücksichtslos über die Interessen von Zehntausenden hinweggehend, hat der Arbeitgeberverband Alles gethan, den Arbeitern zu beweisen, daß er beabsichtigt, als Alleingebietender über den Arbeitern zu stehen, diese als untergeordnete Klasse seinem Willen bedingungslos unterwerfend und den Beweis liefernd, daß bestehendes Recht und Gesetz nur für Den gelten, der die Macht hat, sie für sich geltend zu machen und das Errungene gegen andere Mächte zu vertheidigen. Bei einem jeden Streik offenbart sich dieser

Klassencharakter der heutigen Gesellschaftsorganisation, so deutlich aber, wie bei dem Ausstand der Hafenarbeiter, ist er noch nicht zu Tage getreten. Die in friedlichen Zeiten verschleierten Gegensätze kamen unverhüllt zum Vorschein und, auch dem blödesten Auge erkennbar, wird diese Erscheinung auch Den zur Erkenntniß der heutigen Stellung zwischen Kapital und Arbeit führen, der, phantastischen Harmoniepredigern folgend, an die Harmonie zwischen Kapital und Arbeit glaubte. Wäre den Arbeitern darum zu thun, die Klassengegensätze zu schüren, sie könnten mit dem Ausgang dieses Kampfes zufrieden sein. Die Hamburger Handelskammer kommt allerdings in ihrem Jahresbericht zu einem anderen Resultate, wenn sie sagt:

„Der Streik hat den Arbeitgebern, dem Handel, den Arbeitern und weiten Klassen, namentlich der unbemittelten Bevölkerung Hamburgs schweren Schaden zugefügt; seine Nachwirkungen werden sich noch lange fühlbar machen. So bedauerlich diese Verlüste insbesondere der Arbeiter und der kleinen Gewerbetreibenden sind, so hat doch die von der gesammten Kaufmannschaft gestützte feste, entschlossene Haltung des Arbeitgeberverbandes den Nutzen gehabt, daß sie den Arbeitern die ernstliche Frage nahelegt, ob Diejenigen, die zu diesem Streik und zum Ausharren in demselben veranlaßt haben, wirklich ihre uneigennützigen Freunde sind, und ob es nicht besser sei, mit ihren Arbeitgebern ein auf gerechter Würdigung der beiderseitigen Interessen und auf gegenseitigem Vertrauen und Wohlwollen gegründetes friedliches Verhältniß anzubahnen. Sie würden dafür sicherlich bei den Arbeitgebern nicht allein ein freudiges Entgegenkommen finden, sondern dem ernsten Bestreben, welches bereits unter den Arbeitgebern in dieser Richtung besteht, nur ihrerseits entgegenkommen, wie ja auch die Arbeitgeber bereit sind, etwaige Mißstände betreffs der Arbeitsverhältnisse im Hafen nach Beendigung des Streiks eingehend zu prüfen und auf ihre Abstellung hinzuwirken. Sollte diese Hoffnung sich erfüllen, sollte dieser große Streik dazu beitragen, ein freundlicheres Verhältniß zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern anzubahnen, so würden die schweren Opfer nicht vergeblich gebracht sein, sondern Hamburg und dem ganzen Vaterlande zu dauerndem Nutzen gereichen."

Als Optimismus kann man wohl eine solche Stellungnahme nicht bezeichnen. In dem Augenblicke, als das Unternehmerthum mit Herzlosigkeit und Raffinirtheit die Arbeiter durch Aushungern zur bedingungslosen Unterwerfung gezwungen, von dem Freundschaftsverhältniß zwischen Unternehmern und Arbeitern zu sprechen, ist nicht optimistisch, sondern entspringt der Berechnung, Uneinigkeit unter den Arbeitern zu schaffen und sie auch für die Zukunft widerstandsunfähig zu erhalten. Hat der Verlauf des Streiks gezeigt, daß die Unternehmer geneigt sind, jede Frage der Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen als eine Machtfrage aufzufassen, so

wird dadurch bewiesen, daß eine Lösung der die Arbeiter berührenden Fragen nicht anders erfolgen wird, als wenn die Arbeiter gleichfalls darnach trachten, ihre Kräfte so zu vereinigen, daß sie eine Macht darstellen, mit der das Unternehmerthum rechnen muß. Heute haben die Arbeiter im wirthschaftlichen Kampfe noch keine Macht. Sie haben keine Macht, weil sie dem Unternehmerthum nicht einmal so viel Achtung abzuringen vermögen, daß dieses mit den Vertretern der Arbeiter unterhandelt. Aber auch die Behörden können, weil sie nicht nöthig haben, die Rechte der Arbeiter als Staatsbürger zu respektiren, sich rücksichtslos auf Seiten der Unternehmer stellen. Dieselben Behörden, die auch von den Steuergroschen der Arbeiter erhalten werden, dürfen es sich erlauben, gegen die Interessen der Arbeiter zu handeln und denen ihre Dienste zu weihen, die nur zum Theil, und wohl zum geringsten Theil, zu ihrer Erhaltung beitragen. Die Macht der Arbeiter beruht in ihrer Organisation. So lange die Arbeiter dies nicht einzusehen vermögen, werden sie eine andere Behandlung nicht erfahren. Klagen über Ungerechtigkeiten und Zurücksetzung sind in unserer Gesellschaft eine Beschäftigung mit überflüssigen Dingen. Die Gesellschaft der rücksichtslosesten Interessenvertretung ist nicht sentimental genug, diesen Klagen etwa aus Mitleid Beachtung zu schenken. Erst, wenn die Arbeiter auch im wirthschaftlichen Kampfe sich von vornherein auf die Macht ihrer Organisation stützen können, wird man sie zu achten beginnen, wird man Neigung zur Bildung von Schiedsgerichten zeigen, werden auch die Behörden es sich überlegen, ob sie rücksichtslos sich gegen die Arbeiter wenden und die Interessen des Unternehmerthums vertreten sollen. Mehr als aus jedem anderen Streik sollte diese Lehre aus dem jetzt beendeten Kampfe der Hafenarbeiter gezogen werden.

Der Streik hat aber auch eine Erscheinung zu Tage gefördert, die bisher so deutlich noch nicht zu beobachten war. Das Kleinbürgerthum, die Kleingewerbetreibenden Hamburgs haben einsehen gelernt, daß ihre Interessen mit denen der Arbeiter zusammenfallen. Schon in den ersten Streikwochen sahen diese Leute offenkundig, daß es die Arbeiter und nicht die Großunternehmer sind, welche ihnen die Existenz sichern. Die Wirkungen des Streiks lasteten hart auf diesem Theile der Bevölkerung, und bald kam die Einsicht, daß er sich rückhaltlos den Arbeitern anzuschließen habe. Und dies ist in äußerst anerkennenswerther Weise geschehen. Viele, welche bisher den Großen und Mächtigen nachliefen, um die Brosamen zu erhaschen, die man ihnen zuzuwerfen die Gnade hatte, werden dieser Gesellschaft den Rücken kehren und die Bestrebungen der Arbeiter zu den ihrigen machen. Die Arbeiter, wie das Kleinbürgerthum haben die Kapitalmagnaten Hamburgs von sich gestoßen. Wie unter solchen Umständen bürgerliche Blätter davon faseln können, der Ausgang des Streiks

wäre ein schwerer Schlag für die Sozialdemokratie, würde deren Anhängerschaft in Hamburg verringern, ist unverständlich. Das Gegentheil wird und muß eintreten, und nur die Unkenntniß über das Fühlen und Denken der Arbeiter kann zu der Annahme führen, diese würden den Kapitalisten näher treten und vertrauensvoll zu diesen aufblicken. Wen die Götter verderben wollen, den schlagen sie mit Blindheit. In dieser Blindheit haben die Mächtigen unserer Gesellschaft durch den Jubel über die Unterwerfung der Arbeiter dazu beigetragen, die Tage ihrer eigenen Herrschaft abzukürzen.

Aber welche Lehren hat die deutsche Arbeiterschaft aus dem Streik zu ziehen? Der Streik ist gegen den Willen der leitenden Personen in der Organisation, die nach dem Stande dieser einen unglücklichen Ausgang befürchteten, beschlossen worden. Von den 4600 streikenden Schauerleuten waren bei Beginn des Streiks 1100, und zwar in zwei Vereinen, organisirt. Einige Wochen vor dem Streik befanden sich nur 480 Schauerleute in den Organisationen. Bei einem Monatsbeitrag von 40 ₰ war nicht daran zu denken, einen Fonds zur Führung eines Kampfes anzusammeln. Von nicht durch die Organisation für den Kampf geschulten Massen, ohne Mittel, die zum Ausstand Kommenden auch nur eine Woche unterstützen zu können, wurde der Streik beschlossen. Dies kann, wenn in Zukunft die wirthschaftlichen Kämpfe mit Erfolg geführt werden sollen, nicht so fortgehen. Man muß von den Leuten, welche durch die Unterstützung ihrer Klassengenossen bessere Arbeitsbedingungen erreichen wollen, verlangen können, daß sie selbst erst für diesen Zweck etwas geopfert haben, ehe sie die Hülfe Anderer in Anspruch nehmen, Die Erfahrung dieses Streiks sollte wohl zeigen, daß die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands mit ihren Bestimmungen bezüglich des Streikreservefonds das Richtige getroffen hatte. Bei dem Vorhandensein einer solchen Einrichtung hätte das Beschließen eines Streiks durch unorganisirte Arbeiter nicht zur äußersten Anspannung aller Kräfte geführt. Da der Kampf einmal ausgebrochen war und seine Tragweite in den ersten Tagen offenbar wurde, ist die Unterstützung bis zu seinem Ende Pflicht eines jeden Arbeiters gewesen. Nicht darum kann es sich handeln, den in einem solchen Kampfe Befindlichen die Hülfe zu versagen, sondern zu verhindern, daß in einen Kampf ohne genügende Vorbereitung eingetreten wird.

Wie anders hätten sich die Dinge gestaltet, wenn die Streikenden, die nach Beendigung des Kampfes in der Zahl von 14400 organisirt waren, in dieser Organisationsstärke vor dem Streik gestanden hätten, wie anders, wenn die an Unterstützung verausgabte Summe von 1½ Millionen Mark bei Beginn des Streiks als Kampffonds bereit gelegen hätte. Der Streik wäre dann voraussichtlich überhaupt nicht ausgebrochen.

Das Unternehmerthum hat bei den wirthschaftlichen Kämpfen mit zwei ihm günstige Faktoren zu rechnen, mit der Uneinigkeit der Arbeiter und mit den ungenügenden Finanzmitteln derselben. Bei jedem drohenden Streik werden die Unternehmer hiernach abschätzen, inwieweit sie die Arbeiter zu fürchten haben und wie lange ein Streik sich von den Arbeitern wird halten lassen. Die Hamburger Hafenarbeiter hatten keine Organisation, die erwarten ließ, daß die Arbeitseinstellung in voller Einmüthigkeit erfolgen würde. Früher versuchte Arbeitseinstellungen bestärkten die Arbeitgeber in dieser Vermuthung. In dieser Annahme sah das Unternehmerthum sich jedoch bald getäuscht. Zwar war, wie schon bemerkt, ein kleiner, aber wichtiger Theil der Hafenarbeiter, die Maschinisten, nicht einig und ein Theil derselben fand sich bereit, dem organisirten Unternehmerthum bei der Niederwerfung der Arbeiter Hülfe zu leisten. Im Uebrigen aber zeigten die Hafenarbeiter eine imponirende Einmüthigkeit. Die Organisationslosigkeit zeigte sich jedoch auch bei der Arbeitseinstellung selbst. Die in enger Fühlung bei der Arbeit stehenden Hafenarbeiter kamen nicht zu einer gemeinsamen Arbeitseinstellung, sondern diese erfolgte nacheinander in einem Zeitraum, der sich auf eine volle Woche, und nehmen wir den Zeitpunkt, bis zu welchem alle Kategorien der Hafenarbeiter im Streik standen, auf den Zeitraum von 16 Tagen erstreckte. Unter diesen Umständen hatte das Unternehmerthum Zeit genug, die nöthigen Vorbereitungen für den Streik zu treffen und hat dies in ausreichendem Maße gethan. Nach den Darstellungen über das Zusammenwirken der Hafenarbeiter bei ihrer Arbeitsthätigkeit ist zu ermessen, welche Widerstandskraft die Unternehmer durch diese in Zeitabschnitten und nicht geschlossen erfolgende Arbeitseinstellung gewinnen mußten. Bei ausreichend organisirten Arbeitern kann ein solcher Fehler nicht gemacht werden, und wenn die Einmüthigkeit nachher auch noch so groß, Zähigkeit und treues Festhalten noch so imponirend waren, der Fehler ließ sich dadurch nicht wieder ausgleichen. Mag das Unternehmerthum auch nicht erwartet haben, daß im weiteren Verlauf des Streiks eine so gewaltige Einmüthigkeit unter den Streikenden herrschen würde, es hatte doch durch die ungenügende Organisation und damit verbundene nicht geschlossene Arbeitsniederlegung der Hafenarbeiter einen bedeutenden Vortheil erzielt.

Aber mehr noch rechneten die Hamburger Unternehmer damit, daß es unmöglich sein würde, die Streikenden einige Wochen unterstützen zu können. Auch die Arbeiter, welche noch so optimistisch nach dieser Richtung hin dachten, erwarteten sicher nicht eine so kolossale Hülfeleistung, wie die deutsche Arbeiterschaft sie in diesem Streik gebracht. Der Arbeitgeberverband war genau darüber unterrichtet, daß das Zentral-Streikcomité in jeder Woche mit Sorgen dem Tag der Auszahlung entgegensah, denn oft waren die nöthigen

Mittel erst am Abend des vorhergehenden Tages aufgebracht. Und von Woche zu Woche hoffte der Arbeitgeberverband, die Unterstützung würde nicht zusammenkommen und die Streikenden würden dann auseinanderlaufen. Sicher ist, hätten die Arbeitgeber bei einem ausreichenden Fonds darauf rechnen können, daß der Streik elf Wochen dauern würde, sie hätten die zum Frieden gebotene Hand nicht zurückgewiesen.

Mag die deutsche Arbeiterschaft hieraus lernen, daß Opfermuth und Begeisterung im wirthschaftlichen Kampfe zwar nothwendige Tugenden sind, daß sie aber nicht ausreichen, den Arbeitern den Sieg zu sichern. Nicht das Gefühl, sondern der Verstand muß für die weiteren Kämpfe der leitende Faktor werden.

Der Hamburger Hafenarbeiterstreik hat die Arbeiterschaft bis in die entlegensten Orte hinein in Erregung versetzt. Noch keine Aktion der deutschen Arbeiterklasse hat eine solche Wirkung hervorgerufen, wie diese Arbeitseinstellung an der Eingangspforte des deutschen Handels. Kleinlich erscheint es, jetzt nach Beendigung des Kampfes daran herumzutüfteln, was Alles hätte geschehen müssen, um den Kampf zu vermeiden, ihn früher zu beenden, in den einzelnen Phasen anders zu leiten. Es sind schlechte Doktoren, die für einen Todten Rezepte schreiben, und sie werden den gewaltigen Eindruck, den dieser wirthschaftliche Kampf nicht nur auf die Arbeiterschaft, sondern auch auf die bürgerliche Gesellschaft ausgeübt hat, trotz aller Künsteleien nicht verwischen können. Diejenigen, welche mit Vertrauen auf die sich entwickelnde Macht der Arbeiterklasse blicken, werden in solchen Kämpfen nur die nothwendige Schulung der Arbeiterklasse sehen, die Schulung, die dazu führen wird, an Stelle des mit Enthusiasmus und ungenügender Vorbereitung geführten Kampfes den organisirten Kampf zu setzen, dessen Ausbruch und Führung von Verstand und Berechnung geleitet wird.

Auch bei diesem unglücklich verlaufenen Falle und mehr als bei vielen anderen ist nicht gekünstelte Kritik am Platze, sondern das Bemühen, die nothwendigen Lehren daraus zu ziehen. Und diese Lehren sind: Streiks, die einen für die Arbeiter günstigen Verlauf nehmen sollen, müssen vorbereitet sein und hat über ihren Ausbruch nicht eine unorganisirte Masse zu entscheiden, sondern der Entscheid ist von der Organisation zu treffen. Um eine längere Dauer der Kämpfe zu vermeiden, muß die finanzielle Vorbereitung eine solche sein, daß die Unternehmer nicht in der Lage sind, damit zu rechnen, den Kämpfenden würden in den ersten Tagen die Mittel ausgehen. Hat der mit Spannung von der deutschen Arbeiterschaft verfolgte Ausstand zu dieser Erkenntniß geführt, so braucht man sich über die gewaltigen Summen, die er erfordert und die für andere Zwecke nicht geflossen wären, nicht zu grämen. Das Unternehmerthum wird erkennen gelernt haben, welche Macht die

Arbeiterschaft zu entwickeln vermag, und die deutsche Arbeiterschaft mag sich bemühen, diese Machtentfaltung nicht erst während des Kampfes, sondern vor dem Ausbruch desselben und ununterbrochen zu zeigen. Dann haben wir keine Ursache, mit Sorge der Zukunft entgegen zu sehen, sondern können im Vertrauen auf unsere Macht dem Unternehmerthum entgegentreten. Entweder wird dann das Recht der Arbeiter von den Unternehmern anerkannt und respektirt, oder diese werden fortgesetzt in dem Genuß der durch Ausbeutung der Arbeiter erworbenen Güter gestört werden und müssen einsehen lernen, daß die Zeit vorüber, wo sie als Alleingebietende herrschen können. Entweder — oder. Das Ziel der Arbeiterbewegung ist feststehend und wird erreicht werden. Die Arbeiter können in ihrem Vorgehen zeitweilig zurückgedrängt werden, aber sie dringen wieder vor in größeren Massen, besser geschult, besser gerüstet. Und der Ausgang dieser Kämpfe ist nicht zweifelhaft. Der organisirten Arbeit gegenüber vermag das organisirte Kapital nicht dauernd Stand zu halten.

Darum darf der Ausgang des Hafenarbeiterstreiks das Vertrauen in uns selbst nicht erschüttern, sondern er mag der deutschen Arbeiterschaft die Lehre geben, daß sie den Fehler abschüttelt, der ihr anhaftet: Organisationslosigkeit und ungenügende finanzielle Leistung für die Organisationen. Wer nicht mitwirkt, diesen Fehler zu beseitigen, trägt mit dazu bei, die deutsche Arbeiterschaft in sklavischer Abhängigkeit von dem Unternehmerthum zu erhalten. Möge es bald keinen Arbeiter in Deutschland mehr geben, dem dieser Vorwurf zu machen ist, und die Arbeiterschaft wird der Emanzipation von dem Joche des Kapitalismus gewaltig näher gerückt sein.

Anhang.

Der große Hafenarbeiterstreik in London im Jahre 1889.*

Manifest und Rechenschaftsbericht.

Eine abgekürzte geschichtliche Darstellung.

Der größte Kampf der Arbeit ist beendigt und als Comité des Streiks der Hafenarbeiter, ist es jetzt unsere Pflicht, dem allgemeinen Publikum einen Bericht über unsere Arbeit zu geben. Diejenigen, welche die Lebensweise eines Hafenarbeiters verfolgt und kennen gelernt haben, schaudern und erschrecken vor Scham, indem sie finden, daß in diesem christlichsten von allen christlichen Ländern die Manneskraft unserer Arbeiter durch das Schwitzsystem und Ueberarbeitung gebrochen wird und er immer wieder und wieder an diese Arbeit gehen muß. Die weiteren Gegenstände, wofür wir kämpften, mögen nacheinander und jeder besonders mit einigen Worten angeführt werden. Die Gründe waren, daß ein System von Stück- und Tagarbeit zum Besten Weniger eingerichtet wurde, welches auf der Mehrzahl als Sklaven- und Schwitz-Arbeit lastete. Diejenigen, welche den größten Erfolg hatten, die meiste Arbeit zu den geringsten Kosten herauszupressen, erhielten dafür Gutschriften, eine solche Bestechung verleitete oft Personen, die Arbeit in unnatürlicher Weise zu erzwingen. Die Ungewißheit, Arbeit zu erhalten, war so groß, daß der Hafenarbeiter am Schlusse des Jahres fand, daß sein durchschnittlicher Wochenlohn im Ganzen nur 6 bis 7 sh betragen hatte, im Verhältniß hierzu zeigte es sich, daß die Arbeitsstunden durchschnittlich nicht über drei pro Tag gingen. Zahlreich waren die Fälle, wo der Hafenarbeiter keine Beschäftigung erhalten konnte, was eine Zeit des Hungerns während mehrerer Wochen bedeutete und dann, wenn er Arbeit erhalten hatte, war er oft nicht im Stande, mehrere aufeinander folgende Tage und Nächte zu arbeiten. Viele vergebliche Versuche wurden gemacht,

* Der Ausstand dauerte fünf Wochen. Es streikten 50 000 Hafenarbeiter und 20 000 Arbeiter waren durch den Streik in Mitleidenschaft gezogen.

den Hafenarbeiter aus seiner verspotteten ärmlichen Lage zu erheben, sowohl von ihm selbst als von mitfühlenden Freunden. Nur die Bessergestellten der Hafen- und Flußarbeiter sahen die Gewerkschaft als einziges praktisches Mittel zur Verbesserung der Lage an und traten ihr bei. Es war daher nicht zu verwundern, daß der Hafenarbeiter angetrieben wurde, solche Verhältnisse zu verabscheuen, und das Häuflein Männer, aus dem der Verband der Hafenarbeiter nach einem zweijährigen Wachsthum bestand, fand im letzten Augustmonate, daß die Zeit für einen allgemeinen Streik gekommen war.

Am 14. August kamen die jahrelang unterdrückten Gefühle der Leute zum Ausbruch und entscheidende Schritte wurden gethan, um die Leute zum Streik aufzurufen. Der Streik, welcher im südlichen Dock seinen Anfang nahm, verbreitete sich mit wunderbarer Geschwindigkeit und in kurzer Zeit war davon das ganze Flußufer ergriffen. Jede Art von Arbeit, welche mit der Schifffahrt des Londoner Hafens in Verbindung stand, wurde verweigert, bis die Forderungen der Hafenarbeiter zugestanden wären. Die Vorfälle in dem Kampfe und andere begleitende Umstände sind zu gut bekannt, um hier wiederholt zu werden. Die entscheidenden Folgen der ganzen Umwälzung waren, daß unser Streik nicht nur den Massen unserer Mitarbeiter gute Botschaft brachte, sondern auch den großen Massen der mancherlei Arten von Arbeitern, welche nicht zu lernen brauchen, bessere Zustände verschaffte und ein Edikt in die weite Welt sandte, daß die Tage vorüber sind, daß man irgend eine Klasse von Arbeitern, wie elend deren Lage sein mag, als eine untergeordnete Sache behandeln kann.

Wenn wir den Kampfplatz in Augenschein nehmen und betrachten die Kräfte, welche zu dem Siege der Hafenarbeiter beitrugen, so bezeigen wir dem australischen Volke unsere höchste Achtung (der Gewerbehalle in Melbourne, dem Melbourne Age und deren Londoner Vertreter) für seine Unterstützung. Wir haben ferner dem englischen Volke und der Presse und den Polizei-Kommissaren zu danken, besonders Fräulein Farkneß, welche die Erste war, die Dienste seiner Eminenz des Kardinals Manning anzurufen, welcher zusammen mit Sir James Whitehead und dem Parlamentsmitgliede Herrn Sydney Buxton große Hülfe in dem Kampfe brachte.

Hinsichtlich des Berichtes über die Einnahmen und Ausgaben bemerken wir, daß das Geld, welches den Bannerträgern und Musikern, welche meistens aus Hafenarbeitern bestanden, gezahlt wurde, in der doppelten Eigenschaft, als Unterstützung und Zahlung von Dienstleistungen, diente. Die große Summe, welche für „Postenstehen" ausgegeben wurde, wird besser begriffen werden, wenn das weite Gebiet der Thätigkeit in Betracht gezogen wird, es sind zehn Docks an der nördlichen Seite des Flusses und eines an der anderen

Seite. Der für Unterstützung ausgezahlte Betrag betraf wenigstens eine Viertelmillion Menschen, ihre große Anzahl veranlaßte das Eingehen großer Summen, sowohl von Privatpersonen als auch aus öffentlichen Quellen. Die Beihülfe aus Privatmitteln außer der Unterstützung des Streiks war ein Ausfluß der Wohlthätigkeit und verringerte im hohen Grade unsere Verantwortlichkeit, die Tausende von Bittenden zu speisen. Wir hielten es für unsere unerläßliche Pflicht, den Verbänden die verschiedenen Beträge zurückzuerstatten, um dieselben wieder in dieselbe finanzielle Lage zu bringen, in der sie sich vor dem Streik befanden; hätten wir dieses nicht gethan, so wären sie auf Jahre hinaus gelähmt gewesen. Seit dem Schlusse des Streiks sind zahlreiche Streitigkeiten entstanden, diese haben die Darlegung der Abrechnung vor der Welt aufgehalten.

Diese Schwierigkeiten, welche entstanden, haben ihre Ursache in dem verschiedenartigen Charakter der Arbeit, welcher die Entscheidung, ob hier Streikinteressen vorlagen und die Verständigung in einer zufriedenstellenden Weise hierüber erschwerte. Die aus freien Stücken gekommene, weitverbreitete Sympathie, welche uns den Kampf gewinnen half, zeigt, wie wohlthuend und erhaben die Hülfe ist, welche ein gebildetes Volk seinen Brüdern leisten kann, welche unterdrückt werden. Der Erfolg, welchen die uns gewährte Hülfe hatte, wird hoffentlich in Zukunft eine Wiederholung der Hülfe für Diejenigen, welche in Noth gerathen, veranlassen und wird als eine Lösung der Arbeiterfrage in der vernünftigsten Weise dienen, indem er das Zeichen der Beihülfe hochhält und unsere Manneswürde zu einem höheren Sinn für Verantwortlichkeit und Selbsthülfe erhebt.

Die Streikkasse der Hafenarbeiter im Jahre 1889.

Abrechnungs-Bericht.

Der beigefügte Rechnungsbericht, betitelt „Central-Comité, Einnahme- und Ausgabe-Bericht", giebt mit der größtmöglichen Genauigkeit die Eingänge und Zahlungen des Central-Finanz-Comités der Hafenarbeiter-Streikkasse von dem Tage seiner Bestellung, 24. August 1889, bis zum und einschließlich den 16. November desselben Jahres, auch wurden hinzugefügt die vollständigen Gesammteinnahmen und -Ausgaben vom Anfange des Streiks, sowie andere Posten, welche von den Zweig-Comités in ihren betreffenden Berichten nicht aufgeführt sind.

Es hatte beim Anfange des Streiks den Anschein, als wenn eine längere Dauer nicht anzunehmen wäre, und wurde infolgedessen eine methodische Buchführung nicht eingerichtet. In der That war selbst nach der Ernennung des Finanz-Comités eine Buchführung der Kasseneingänge nicht vorhanden; ein oberflächlicher Bericht der Einnahmen und Ausgaben auf losen Blättern und ein Buch, in welchem einige dieser Blätter eingetragen waren, zusammen mit einer Anzahl von Zetteln und Notizen waren die einzigen vorhandenen Daten zum Zweck der Aufstellung dieser Rechnung.

Unter diesen Umständen war die Herstellung eines genauen und zuverlässigen Berichtes mit großen Schwierigkeiten verknüpft. Die Arbeit erforderte einen beträchtlichen Zeitraum und viel Geduld.

Damit die Genauigkeit der in den Rechnungen aufgeführten Beträge eine zweifellose sei, ist die Aufstellung mit der ganzen über Beiträge geführten Korrespondenz, sowie mit einer Anzahl Nummern der Zeitung „Star", in welcher die Eingänge von dem Comité offiziell bestätigt wurden, verglichen. Die verschiedenen britischen Gewerkschaften, welche Beiträge leisteten, die Londoner Zweige der Kolonialbanken, die Generalagenten und andere Quellen, durch welche Eingänge von den Kolonien geflossen sind, wurden der Reihe nach durchgegangen und wurde in der That jede mögliche Vorsicht geübt, um der Genauigkeit gewiß zu sein.

Die Ausgabe ist ebenfalls auf das Genaueste untersucht und man kann sie als zuverlässig betrachten, die vorhandenen Gewährscheine wurden in allen Fällen damit verglichen.

Der Posten von 21 396 £ 1 sh 11 d, Zahlungen an Geschäftsleute, ist bis auf 541 £ 3 sh 5 d verglichen.

Es ist zu bemerken, daß den Führern, den Herren Burns, Tillet und Mann, für ihre Dienste nichts bezahlt ist; die Zahlungen an dieselben sind nur für gehabte Unkosten, Straßenbahnfahrten, Porto, Telegramme usw.

Was den Bericht im Ganzen genommen anbetrifft, so bin ich der Meinung, daß derselbe wohl zufriedenstellend ist und dem Comité die nöthige Nachsicht mit Rücksicht auf die zeitweilig gewaltige Arbeit, die zu bewältigen war, zugestanden werden muß; z. B. am 9. Sept., wo an 448 Geschäftsleute eine Summe von 3853 £ 9 sh auf 77 069 Marken, welche alle gezählt werden mußten, ausgezahlt wurde. Die Sitzungen dauerten oft während der ganzen Nacht, fast ununterbrochen fand die Auszahlung von Geldern statt. Wenn dann bei einer Gesammtausgabe von über 41 000 £, und wenn, wie oben angegeben, keine methodische Buchführung vorhanden war, ein Manko von 192 £ 11 sh entsteht, so muß man dasselbe als ein unbedeutendes bezeichnen.

Den Abrechnungen ist eine Aufstellung beigefügt, welche die Einnahmen der verschiedenen Abtheilungen und die Gesammtsummen, welche zum Hafenarbeiter-Streikfonds im Jahre 1889 beigetragen wurden, enthält.

H. Waissen Wilson, vereidigter Buchführer.

Die Hafenarbeiter-Streikkasse 1889.

Central-Comité.

Einnahme- und Ausgabe-Bericht vom 14. August bis 16. Septbr. 1889.

Einnahme.	£	sh	d	£	sh	d
Verschiedene Einnahmen als: Beiträge des Publikums im Allgemeinen, Sendungen in Briefen und in anderer Weise	10661	1	10			
Büchsensammlungen in den Straßen..	1039	13	3			
Benefiz in Queens Palace of Varieties	31	17	4	11732	12	5
Beiträge von britischen Gewerkschaften: Gewerberäthe, Verbände, Vereine im Allgemeinen, einschließlich der Verbündeten Vereine der Maschinisten 670 £; Londoner Verein der Setzer 301 £ 1 sh; Konsum-Verein 213 £ 6 sh 6 d; Schiffszimmermannsverein vom Londoner Hafen 100 £; Maschinenführer-Gewerkverein 100 £; Verband der Eisenbahn-Angestellten 104 £ 17 sh 2 d; Verband der Drucker von Birmingham 50 £; Buttlers Schiffswerft 70 £ 5 sh 2½ d; Freundschaftsbund der Eisengießer 30 £ (20 £ nach dem südl. Ufer); Gewerkschaft der Londoner Maler 50 £; Wohlthätigkeitsbund der Küper 60 £ 5 sh; Vereinigte Verbände d. Zimmerleute und Tischler 50 £; die verschiedenen Abtheilungen der Gasarbeitervereine und anderer, welche zu zahlreich sind, um hier besonders aufgeführt zu werden, in Summa	—	—	—	4234	10	2
Beiträge von Frankreich	6	18	11			
„ „ Belgien	21	10	4			
„ „ Berlin	51	5	—			
„ „ Amerika...............	29	—	4	108	14	7
				16075[1]	17	2
Eingänge von den Kolonien	—	—	—	30423[2]	15	—
Summa....				46499	12	2
Saldo....				5205	5	2½

[1] In diesem Betrage von 16 075 £ 17 sh 2 d sind eingeschlossen die Sammlungen des „Star" 6723 £ 19 sh 5 d, „Pall Mall Gazette" 696 £ 4 sh 2 d, „Reynolds", „Evening News and Post", „The Labour Elector" und andere Zeitungen, ebenfalls die Beträge, welche direkt zur Gutschrift für die Streikkasse an die London und South Western Bank gesandt sind.

[2] Von diesem Betrage von 30 423 £ 15 sh waren eingesandt 3500 £ von „Reynolds Newspaper", 200 £ von „Weekly-Despatch" und bestimmte andere Summen waren dem Lord Mayor für die durch den Streik verursachte Nothlage übersandt, welche er zu ihrem Zwecke verwendete.

Ausgabe.	£	sh	d	£	sh	d
Verschiedene Ausgaben, als: Unterstützungen. An Geschäftsleute baar bezahlt für Marken, worauf Lebensmittel geliefert waren............	21396	1	11			
Zahlung an verschiedene Personen als Unterstützung und infolge von Vergleich wegen durch den Streik erlittener Verluste	600	12	7			
An die Heilsarmee...............	153	5	6			
Bewilligt an:						
Herrn Harrington zu Unterstützungszwecken........................	150	—	—			
Hrn. Gadburn zu Unterstützungszwecken	100	—	—			
Streikkasse der Schneider...........	100	—	—			
" von Silvertown.........	250	—	—			
Popler Hospital..................	50	—	—			
Bristol-Streikkasse	60	—	—			
Baar an:						
das Sayes Court Zweig-Comité	175	—	—			
das Tilbury Zweig-Comité.........	15	—	—			
Alderman Philipps' Kasse	200	—	—	23250	—	—
Zahlungen an verschiedene Gewerkschaften während des Streiks zum Zwecke der Unterstützung ihrer Mitglieder und auch infolge Ausgleichs von eingereichten Abrechnungen über Rückerstattung von Auslagen, als: Vereinigte Seemänner und Heizer, Abtheilung Greens Home	1023	11	6			
do. Tidal Basin..........	903	13	—			
do. Tower Hill...........	397	18	6			
do. Tilbury..............	311	8	6			
Schutzverband der verein. Stauer Nr. 1	651	15	—			
do. do. " 2	815	13	—			
Stauer von Gray und Tilbury	40	3	4			
Schutzverband d. verbünd. Stauer Nr. 1	524	14	—			
do. do. " 3	1861	16	—			
do. do. " 4	1121	4	—			
do. do. " 9	403	13	—			
do. do. " 35	445	5	—			
do. do. " 33	250	—	—			
Londoner Schiffs-Clerke............	6	15	—			
East London Maler	194	13	1			
Verbündete Vereine der Wasserarbeiter und Leichterschiffer...............	639	—	—			
Vereinigte Kohlenträger	72	4	6			
Segelmacher-Verband	55	—	—			
Allgemeiner Arbeiter-Verband Nr. 7..	6	—	—			
Canning Town Kohlenträger........	72	10	—			
Latus....	9796	17	5	23250	—	—

	£	sh	d	£	sh	d
Transport....	9796	17	5	23250	—	—
Hafenarbeiterverband durch Ben. Tillett	2338	7	3			
Schutzverband der Schiffsreiniger	125	8	—	12260	12	8
Ausgabe an Personen.						
An verschiedene Personen für geleistete Dienste und gehabte Auslagen	407	4	10½			
John Burns für Fahrgeld, Telegramme, Porti, vom 14. Aug. bis 21. Sept..	65	11	—			
Ben. Tillett desgl., vom 14. Aug. bis 7. November........	107	—	—			
Tom Mann desgl., vom 14. Aug. bis 22. September........	28	1	—			
Postenstehen und Bannertragen	1251	18	2½			
Büchsensammler........	98	19	9			
Thürsteher........	42	5	4			
Abgeordnete........	186	15	4½			
Comité-Mitglieder und Schreiber	310	—	5			
Rathsversammlung........	166	13	-	2664	8	11½
Verschiedene Ausgaben.						
Musik........	936	1	6			
Reisenunkosten, Straßen- u. Eisenbahn- und andere Fahrten........	52	14	6½			
Ausgabe für Porto und Telegramme	11	7	9½			
Miethe von Geräthschaften........	44	—	9			
Bankrechnungen........	3	7	7			
Gerichtskosten, verursacht durch Vertheidigung vor Gericht von Postenstehern und von Leuten, welche wegen Bedrohung angeklagt waren usw. Zahlungen an Advokaten und Rechtsanwälte und Zeugengebühren......	350	5	—			
Gerichtlich deponirt in Baar in der Sache Harris als Sicherheit	10	—	—			
Saalmiethe zu Versammlungszwecken, Miethe von Zimmern, Schadenersatz für Beschädigung	52	13	—			
Verschiedene Ausgaben, einschl. Zettelaufkleben, Reparaturen von Sammelbüchsen, Auskunftsgebühren	196	9	11	1822	8	3
Zahlungen an Arbeitsuchende und Rücksendungskosten für Leute, welche nach Liverpool, Glasgow usw. zurückkehrt.	1107	6	1	1107	6	1
Differenz, welche nicht aufgeklärt ist..	—	—	—	192	11	—
Saldo, deponirt	5000	—	—			
do. ausstehende Forderung.......	179	19	7			
do. Baar vorhanden........	22	5	2½	5202	5	2½
Summa....	—	—	—	46499	12	2

London, 17. November 1889.

H. Waissen Wilson, beeidigter Buchhalter. John Burns, Sekretär. Tom Mann, Schatzmeister. James Toomey, Vorsitzender.

Streikkasse der Hafenarbeiter im Jahre 1889.

Zusammenstellung der Beiträge.

	Ausland	Britisch			Gesammt-Beiträge
		Kolonien	Gewerkschafts-verbände und Vereine	Publikum im Allgemeinen	
	£ sh d	£ sh d	£ sh d	£ sh d	£ sh d
Zentr.-Comité Wades Arms	108.14. 7	30423.15.—	4234.10. 2	11732.12. 5	46499.12. 2
Viktoria- und Alberthafen..	....	....	167.15. 8	1500.18.10	1668.14. 6
Sayes Court in Deptford..	....	....	67.16. 6	295.11. 7	363. 8. 1
Abtheilung Tilbury Hafen .	....	....	3. 8.10	118.16. 9	122. 5. 7
Abtheilung Gravesend.....	....	....	....	82. 2. 9	82. 2. 9
£	108.14. 7	30423.15.—	4473.11. 2	13730. 2. 4	48736. 3. 1

Zusammen ℳ 974 723,10.

Anhang zur zweiten Auflage.

VI.

Nach dem Streik.

Wie bereits Seite 74 geschildert, fiel die Beendigung des Streiks in die für den Hafenverkehr ungünstigste Zeitperiode, und befürchteten die mit den Verhältnissen nicht genau Vertrauten, daß Maßregelungen und Aussperrungen in größerem Umfange eintreten würden. Auch die Sorge, daß die Nothhelfer des Unternehmerthums, die „Arbeitswilligen“, von diesem weiter beschäftigt werden und den zur Arbeit zurückkehrenden Streikenden vorgezogen würden, machte sich geltend. Das Letztere ist nur in beschränktem Maße geschehen. Die Arbeitgeber waren zum Theil froh, die Gesellschaft wieder los zu werden, die wenig zur Arbeit geeignet, nicht geringe Kosten verursachte und Hamburgs Boden unsicher machte. Wie immer bei Streiks, sind es keine guten Elemente, die sich als Streikbrecher anwerben lassen, bei dem Hamburger Streik aber stand die Qualifikation dieser Leute noch unter dem sonst vorherrschenden Niveau.

Die Gefährlichkeit dieser Menschensorte zeigte sich in verschiedenen Vorkommnissen nach Beendigung des Streiks. Die Streikbrecher fühlten sich noch einige Tage als Herren der Situation und geberdeten sich den Streikenden gegenüber, als ständen sie noch weiter unter dem ihnen in so weitgehendem Maße gewährten Schutze der Behörden. Ihr Muth wurde noch besonders dadurch erhöht, daß sie mit Revolvern und sonstigen Waffen, die ihnen wahrscheinlich von den Unternehmern geliefert worden waren, einherstolzirten. Von diesen Waffen machten sie bei passender Gelegenheit ausgiebigen Gebrauch. Bei einem Angriff auf eine Gruppe Streikender, der durch eine Bemerkung eines der Letzteren erfolgte, schossen die „Arbeitswilligen“ blind darauf los, verwundeten mehrere Arbeiter und tödteten den Arbeiter Buddrus. Wurde auch der Mörder festgestellt und zur Strafe gezogen, so zeigt dieser Vorgang die Eigenschaften der Streikbrecher und führt zu dem Schluß, daß solche Vorkommnisse, die in Hamburg sonst nicht üblich, nur eine Folge Dessen sind, daß die Behörden den Streikbrechern größere Rechte einräumten, als sie den streikenden Hamburger Arbeitern gewährt

wurden. Auch an anderen Stellen fehlte es nicht an Beweisen, daß unter dem Schutze der Behörden Leute nach Hamburg gezogen worden waren, die man sich sonst nach Möglichkeit fernhält. Die Unternehmer zeigten denn auch keine Spur von Dankesgefühl gegen ihre Nothhelfer, und in großen Trupps verließen diese den Boden, auf welchem sie im Dienste des Kapitals ihre Arbeitsbrüder bekämpft hatten, um, nachdem sie ihre Schuldigkeit gethan, wieder abgeschoben zu werden. Ob diese Leute wohl so viel Gefühl und Einsehen besitzen mögen, um hieraus eine Lehre für die Zukunft zu ziehen?

Daß die Unternehmer geneigt waren, die Streikenden, welche im Interesse ihrer Arbeitskollegen für eine Besserung der Verhältnisse eintraten, zu maßregeln, ist sicher. Die Zustände, welche sich im Hafen während des elfwöchentlichen Streiks entwickelt hatten, machten es jedoch erforderlich, zunächst durch geeignete Arbeitskräfte Ordnung in die Verhältnisse bringen zu lassen. So konnten denn die „Sieger" im Streite ihren Gefühlen nicht freien Lauf lassen. Am entgegenkommendsten zeigten sich die Stauer, die den größten Theil ihrer alten Leute einstellten. Sie verlangten allerdings von den Schauerleuten die Unterschrift unter einen Revers, nach welchem mit den Streikbrechern in Frieden zusammengearbeitet werden solle. Auch die Speicherarbeiter und die Arbeiter am Petersen-Quai (Amerika-Linie) kamen größtentheils wieder in ihre alten Arbeitsstellen. Dagegen wurden die bei dieser Linie beschäftigten Kesselreiniger nicht in voller Zahl wieder angestellt, sondern einer Sortirung unterworfen. Auch von einigen Kesselreinigerbaasen wurden Maßregelungen vorgenommen.

Bei den Ewerführern, die ohnehin infolge der Eisverhältnisse nur zum geringen Theil sofort wieder in Arbeit treten konnten, kamen Maßregelungen in größerem Umfange vor. Mit Hülfe des Seite 19 geschilderten Meldebureaus wurden die unliebsam gewordenen Arbeiter von der Arbeit ausgeschlossen. Noch härter wurden die Maschinisten und Donkeyleute getroffen, die nur ganz vereinzelt zur Arbeit wieder angenommen wurden. Schon während des Streiks war vorauszusehen, daß nur Wenige ihre Anstellungen wieder erhalten würden, da nur ein kleiner Theil dieser Arbeiter sich an dem Streik betheiligte und Ersatz von den Unternehmern beschafft werden konnte. Die Arbeiter mußten die bei allen Streiks wiederkehrende Erfahrung machen, daß bei nur theilweiser Arbeitseinstellung Diejenigen, welche ihr volles Solidaritätsgefühl bethätigen, auf's Straßenpflaster geworfen werden.

Nach der Haltung, welche die Staatsverwaltung während des ganzen Streiks den Arbeitern gegenüber einnahm, braucht man sich nicht zu wundern, wenn auch nach Wiederaufnahme der Arbeit die Staatsquaiverwaltung den Privatunternehmern in Bezug auf Maßregelungen leuchtend voranging. Nur wenige Arbeiter wurden ein-

gestellt, und soweit dies geschehen, nicht in ihren alten Arbeitsstellen, sondern zu geringeren Lohnsätzen, als sie vor dem Streik hatten. Obgleich sie dieselbe Arbeit leisten mußten wie früher, erhielten sie statt M. 3,60 nur M. 3,— Tagelohn, da man sie nicht als „feste" Arbeiter anstellte. Eine Vorstellung der am 2. Dezember in das Schiedsgericht gewählten Reichstagsabgeordneten bei dem Senator, welchem die Staatsquai-Verwaltung untersteht, blieb erfolglos. Der Senator versicherte, daß es nicht auf eine Bestrafung der in den Streik eingetretenen Quaiarbeiter abgesehen wäre, denn die Einstellung zu dem niederen Lohnsatz sei durch die Betriebseinrichtungen bedingt. Mit solchen Einwänden läßt sich selbstverständlich jede Maßregel begründen. Daß es bei gutem Willen der Verwaltung möglich gewesen wäre, die Streikenden, die zum Theil zehn und fünfzehn Jahre am Staatsquai thätig waren, wieder zu dem früheren Lohn anzustellen, steht außer Zweifel. Die Vorgänge während des Streiks hätten den Senat trotz der Betriebseinrichtungen hierzu veranlassen sollen. Die Staatsquaiarbeiter stellten die Arbeit erst nach Ablehnung des Schiedsgerichtes durch den Arbeitgeberverband ein.

Der Senat selbst war durch dieses ablehnende Verhalten in eine eigenthümliche Lage gebracht worden. Daß er den letzten Rest von Vertrauen seitens der Hafenarbeiter einbüßen mußte, wenn er trotzdem nicht genügend Nachsicht bei Wiedereinstellung der Arbeiter üben würde, lag klar auf der Hand. Von besonderer Bedeutung war die Haltung der Staatsquaiverwaltung aber dafür, ob die Hafenarbeiter durch die vom Senat eingesetzte Kommission zur Prüfung und Beseitigung der Mißstände im Hafen ein energisches Eingreifen zu ihren Gunsten erwarten konnten. Die an sich schwache Hoffnung wurde dadurch, daß die Staatsquaiverwaltung den Beweis lieferte, daß sie keine „Musteranstalt" sein wolle, gründlich zerstört. Die Senatskommission ist denn auch bis heute über die Untersuchungen nicht hinausgekommen. Ob sie die Macht haben wird, entsprechend den Ergebnissen der Untersuchung Verbesserungen durchzuführen, ist mehr als fraglich. Hat sie doch nicht einmal so viel Macht und Einfluß besessen, den Kohlenschauerleuten bei deren Streit mit den Importeuren zu ihrem Rechte zu verhelfen.

Die Kohlenschauerleute waren aus Solidarität mit den übrigen Hafenarbeitern in den Streik eingetreten und hatten Forderungen nicht gestellt. Sie arbeiteten nach einem am 15. Juli 1896 vereinbarten Tarif. Im Dezember 1896 stellten die Kohlenimporteure einen neuen Tarif auf, der wesentliche Verschlechterungen der Lohnbedingungen enthielt. Als die Kohlenschauerleute zur Arbeit zurückkehrten, sollten sie nicht nur nach diesem Tarif arbeiten, sondern auch einen Revers unterschreiben, nach dem sie sich zum friedlichen Arbeiten mit den Streikbrechern verpflichten und außerdem Mitglieder einer von den Importeuren eingerichteten Unterstützungskasse werden

sollten. Diese Unterstützungskasse war das Muster einer Einrichtung, die Arbeiter am Streiken zu hindern. Es sollten jedem Arbeiter 50 ₰ bis M. 1,— vom Lohn einbehalten werden, bis die Summe von M. 150,— pro Arbeiter erreicht ist. Wer die Arbeit ohne Erlaubniß verläßt, verliert den Anspruch an die Kasse und damit den von ihm eingezahlten Betrag. Die ganze Einrichtung hat nur den Zweck, Bestimmungen, welche nach dem Gesetz für eine Arbeitsordnung unzulässig sind, in anderer Weise für die Arbeiter zu schaffen.

Die Kohlenschauerleute weigerten sich, den Revers zu unterschreiben und der Kasse beizutreten. Es kam wieder zu einer theilweisen Arbeitseinstellung. Verschiedene Verhandlungen der Kohlenschauerleute mit den Importeuren führten zu keinem Resultat. Da legte sich die Senatskommission in's Mittel und unter ihrer Leitung kam es am 8. März zu einer Verständigung dahingehend, daß der Tarif vom Juli 1896 oder ein gleichwerthiger anerkannt werden solle. Der Tarif sollte bis März 1898 und wenn bis 30. November 1897 eine Kündigung nicht erfolge, weiter gelten. Die Vertreter der Arbeiter erklärten sich mit diesen Bestimmungen, vorbehältlich der Zustimmung der Versammlung ihrer Auftraggeber, einverstanden. Die Versammlung stimmte den Vereinbarungen zu, verlangte jedoch, daß die Importeure auch ihrerseits einen Revers unterschreiben, nach welchem sie keine Maßregelungen vornehmen und die Arbeiter auch in sonstiger Weise nicht schädigen wollen.

Darauf erklärten die Importeure, die Verständigungsversuche seien damit gescheitert und blieben bei ihrem Standpunkt, nachdem die Arbeiter erklärten, von der Unterschrift eines solchen Reverses abstehen zu wollen. Die Senatskommission war außer Stande, die Importeure zu einer anderen Stellungnahme zu veranlassen. Das ganze Verhalten der Importeure machte den Eindruck, als führten sie bei den Verhandlungen mit der Senatskommission ein nach bestimmtem Plane berechnetes Scheinmanöver. Die verschiedenen Hafenarbeiterkategorien erklärten sich mit den Kohlenschauerleuten solidarisch, und gewann es den Anschein, als sollte trotz Senatskommission ein neuer allgemeiner Konflikt ausbrechen. Den energischen Vorstellungen der Leiter der Bewegung gelang es jedoch, dies zu verhindern und, mit Rücksicht auf den ungünstigen Zeitpunkt für eine neue Arbeitseinstellung, die Kohlenschauerleute zur vorläufigen Annahme der von den Importeuren gestellten Bedingungen zu bewegen.

Der Revers wurde unterschrieben, jedoch hatten die Importeure mit der Gründung ihrer famosen Unterstützungskasse weniger Glück. In der von ihnen am 19. Mai einberufenen ersten Generalversammlung sollte die Konstituirung der Kasse erfolgen. Die Kohlenschauerleute lehnten dieselbe jedoch ohne Weiteres ab. Nachträglich ist die Kasse wohl eingerichtet worden, doch gehören derselben nur

wenige Arbeiter an. Der Wechsel in den Arbeitsstellen macht es den Importeuren unmöglich, die Arbeiter zur Beitragsleistung zu zwingen und nur eine geringe Zahl fester Arbeiter kann zu dieser angehalten werden. Diese Vorgänge lehrten aber einerseits, daß von der in Aussicht gestellten Senatshülfe wenig zu erwarten sei, andererseits, daß die Hafenarbeiter keineswegs durch die Niederlage entmuthigt sind. Was vorauszusehen, trat ein. Nicht unterworfen haben die Unternehmer die Arbeiter in diesem von dem Kapital geführten Machtstreit, sondern ihren Widerstandsgeist nur verschärft. Noch nie hat solch ein Machtstreit dauernd dem Unternehmerthum die Herrschaft gesichert. Die Arbeiter, welche solche Kämpfe führen müssen, werden trotz wiederholter Niederlagen immer auf's Neue den Kampf um ihre Unabhängigkeit und die Anerkennung ihrer Rechte, beim Arbeitsvertrag mitsprechen zu dürfen, aufnehmen.

So sind denn, mit Ausnahme der Staatsquaiarbeiter, der Maschinisten und Donkeyleute, sowie za. 20—30 Ewerführern, die Streikenden fast allgemein in ihr früheres Arbeitsverhältniß zurückgekehrt. Daß nicht der gute Wille und besondere Rücksichtnahme der Arbeitgeber, sondern zwingende Nothwendigkeit hierbei ausschlaggebend war, ist schon erwähnt und wird durch die sich nach dem Streik abspielenden Vorgänge erwiesen.

Während des Streiks war vom Senat und dem Arbeitgeberverband versprochen worden, eine gründliche Untersuchung der Hafenverhältnisse und die Beseitigung etwaiger Mißstände herbeizuführen. Die Arbeiter hegten berechtigte Zweifel, daß ohne vorherige bestimmte Zusagen seitens der Arbeitgeber eine Berücksichtigung der in den Lohntarifen niedergelegten Wünsche erfolgen würde. Der Verlauf, den die Aktion des Senats bis jetzt genommen, dürfte ihnen völlig Recht geben. Die Senatskommission zur Untersuchung der Lohnverhältnisse und Arbeitsbedingungen der Hamburgischen Hafenarbeiter und verwandten Gewerbe ist eingesetzt worden. Schon am 10. Februar 1897 machte der Senat bekannt, daß drei seiner Mitglieder hierzu ernannt seien. Die Kommission hielt mit den Vertretern der Arbeitgeber und Arbeiter der verschiedenen Hafenarbeiterkategorien 32 gemeinsame Sitzungen zur Feststellung der Mißstände ab. Zunächst ergingen Einladungen an die Stauer und Schauerleute, dann an die Ewerführer und zuletzt an die Seeleute.

Am 10. April wurden die Untersuchungen abgeschlossen und gab die Kommission bekannt, daß in gemeinsamen Sitzungen mit Arbeitgebern und Arbeitern gehört worden sind: die Schauerleute, die Ewerführer in je 4 Sitzungen; die Staatsquaiarbeiter, die Schiffsmaler, die Schiffsreiniger, die Kohlenarbeiter, in je 2 Sitzungen; die schwarzen Schauerleute, die Speicherarbeiter, die Quaiarbeiter der Hamburg-Amerika-Linie, die Getreidearbeiter, die Werftarbeiter, die

Kesselreiniger, die Schiffer und Maschinisten auf Hafendampfern in je 1 Sitzung; die Seeleute in 7 Sitzungen.

Ueber die Sitzungen selbst ist öffentlich noch nicht berichtet worden. Die Verhandlungen bewegten sich in dem Rahmen, daß die Arbeiter ihre Beschwerden vorbrachten und die Arbeitgeber ihre Einwendungen dazu machten. Den Theilnehmern wurde auferlegt, über die Verhandlungen vor Veröffentlichung der Protokolle nichts zu publiziren. Die Senatskommission machte dann eine Rundfahrt durch den Hafen, besuchte Getreide-, Mais- und Kohlendampfer, wobei die bei amtlichen Besuchen üblichen Vorkehrungen auf den Schiffen getroffen waren, und machte auch einigen Schlafbaasen und verschiedenen Heuerbaasen einen vorher angekündigten Besuch.

Daß gerade bei dem letzteren die erforderlichen Studien gemacht worden sind, dürfte wohl zu bezweifeln sein. Die Geheimnisse der Geschäftspraxis dieser Leute wird man wohl aus eigener Erfahrung nur kennen lernen, wenn man in der Rolle eines Seemannes mit ihnen in Berührung tritt. Will man dieses nicht, so soll man den Mittheilungen der geprellten und ausgebeuteten Seeleute Glauben schenken.

Es folgten dann noch mehrere Sitzungen mit den Arbeitgebern, so den Ewerführerbaasen und den Rhedern, auch wurden Arbeiter nochmals über verschiedene Fragen gehört. Jetzt, Anfang August, ist die Kommission bei der Bearbeitung des Materials. Was sich daraus ergeben wird, und ob schließlich Vorschläge zur Besserung gemacht und durch die staatliche Autorität durchgeführt werden, ist noch nicht abzusehen. Die Zusammensetzung der gesetzgebenden Körperschaften Hamburgs garantirt dafür, daß die Unternehmer bei der Sache nicht so schlecht wegkommen.

Auch ein langgehegter Wunsch der Hafenarbeiter sollte erfüllt werden. Auf Vorschlag des Arbeitgeberverbandes erklärte der Senat sich bereit, einen Hafeninspektor mit den Befugnissen eines Fabrikinspektors anzustellen. Ende Mai unterbreitete der Senat denn auch der Bürgerschaft einen Antrag, nach welchem ein Hafeninspektor anzustellen sei. Dieser sollte Zutritt zu allen Schiffen und Hafenanlagen haben. Er sollte befugt sein, dann, wenn seines Erachtens durch mangelhafte Betriebseinrichtungen im Hafen eine unmittelbare Gefahr für Leben oder Gesundheit der im Betriebe Beschäftigten besteht, sofort die zur Abwendung der Gefahr erforderlichen Anordnungen zu treffen und nöthigenfalls die Fortsetzung der Arbeit bis zur Abstellung der gerügten Mängel zu untersagen, vorbehältlich einer etwa später von der Polizeibehörde auf Grund einer von den Betheiligten bei ihr eingelegten Beschwerde verfügten Aufhebung oder Abänderung der getroffenen Anordnungen. Das Anfangsgehalt sollte auf ℳ. 5200 bestimmt werden, für die Anschaffung einer Barkasse waren ℳ. 15 000, für Bureau- und Betriebs-

kosten M. 7500 vorgesehen. Bis jetzt hat jedoch noch kein Hafenarbeiter den Hafeninspektor gesehen und Keiner weiß, ob der Anzustellende geeignet sein wird, im Interesse der Arbeiter zu wirken.

Der Zwang, das Nothwendige zum Leben zu erwerben, veranlaßt die Arbeiter, auch fernerhin mit augenscheinlicher Leibes- und Lebensgefahr ihre Arbeit zu verrichten, und die Unglücksfälle werden von den Unternehmern, als zum Betrieb gehörend, in die allgemeinen Unkosten eingerechnet. Die Menschenleben sind billig, warum also Einrichtungen zum Schutz der Arbeiter treffen, die Ausgaben verursachen. Der Hafeninspektor wird ja schließlich erscheinen, ob er aber bei der ganzen Zusammensetzung der Hamburgischen Staatsverwaltung das Interesse der Arbeiter wird vertreten können, ist, den guten Willen selbst vorausgesetzt, vor der Hand nicht zu behaupten.

Bei den vom Staate getroffenen Maßnahmen sei noch erwähnt, daß am 1. Juli 1897 ein neues Hafengesetz in Kraft getreten ist, welches den Verkehr im Hafen neu regelt. Das Gesetz ist selbstverständlich nicht eine Folge des Streiks, sondern schon länger vorbereitet. Die zur Ergänzung des Gesetzes gegebene Hafenordnung enthält einige Bestimmungen, welche dem Schutz der Arbeiter dienen können, sofern sie in der gegebenen Weise zur Ausführung gelangen.

Soweit staatliche Aktion in Frage kommt, werden sich die Hafenarbeiter also noch in Geduld fassen müssen. Wie aber sieht es mit der von dem Arbeitgeberverband pomphaft in Aussicht gestellten Besserung der Arbeitsbedingungen seitens der Unternehmer aus? Die Arbeiter sagten in ihrer Erklärung bei Wiederaufnahme der Arbeit, daß sie von dieser Seite eine Erfüllung des gegebenen Versprechens nicht erwarten. Die Arbeitgeber jedoch dürften Das, was geschehen, sich als ein besonderes Verdienst anrechnen. Zuerst erschienen die Rheder auf dem Plan, indem sie die Monatsheuer der Seeleute um ganze fünf Mark erhöhten. Der wichtigste Punkt, Beseitigung der Heuerbaase und Einrichtung von Heuerbureaux seitens der Rheder, ist noch nicht geregelt. Ende Mai ist allerdings eine Umfrage bei den Rhedereien bezüglich des Umfanges des Heuerwesens erfolgt und wurde angedeutet, daß der Verein der Rheder die Errichtung eigener Heuerbureaux plane.

Ob aber ernstlich dem offenkundigen, himmelschreienden Mißstand zu Leibe gegangen werden wird, ist nach den bisherigen Erfahrungen sehr zweifelhaft. Die Heuerbaase erklären, die unschuldigsten Leute zu sein, und nach ihren Erklärungen scheinen sie nur um das Wohl und Wehe der Seeleute besorgt zu sein. Diese aber berichten fast täglich über Fälle schamlosester Ausbeutung durch die Landhaifische. Der jetzt starke Seemannsverein wird in seiner Agitation jedoch nicht nachlassen, bis mit oder ohne Mithülfe der staatlichen Faktoren diese am Mark der Seeleute zehrende

Ausbeutung beseitigt ist. Eine anerkennswerthe Einrichtung ist von dem Rhederverein getroffen. Gegen eine geringe Entschädigung werden von demselben die Effekten der Seeleute versichert und ist damit dem Seemannsverein eine wesentliche Last abgenommen.

Die Staatsquaiverwaltung erhöhte den Tagelohn der Hülfsarbeiter um 20 ₰ und auch der Akkordtarif wurde um eine Kleinigkeit verbessert. Am Petersenquai erhielten einzelne Arbeiter eine Lohnzulage und auch den Speicherarbeitern wurde bei einzelnen Firmen eine Lohnerhöhung zu Theil.

Im Allgemeinen hielten es die Unternehmer aber für angebracht, an das während des Streiks gegebene Versprechen nicht mehr zu denken. Der bei allen Forderungen in den Vordergrund gestellten Regelung der Arbeitszeit wurde schon garnicht gedacht. So wäre denn die Frage aufzuwerfen, ob die bei dem Streik gebrachten Opfer vergeblich waren. Stellt man die winzigen Ergebnisse in Vergleich zu den Leistungen, welche erforderlich waren, um den Streik so lange zu halten, so würde man die Frage bejahen müssen. Doch die Wirkung des Streiks muß von anderen Gesichtspunkten aus betrachtet werden, als von dem, was von Staat und Unternehmerthum an Besserung der Arbeitsverhältnisse geschehen ist. Die krassen Mißstände, unter welchen die Hafenarbeiter und Seeleute leiden, sind durch den Streik in einer Weise an das Tageslicht gefördert, die eine dauernde Aufrechterhaltung des bisherigen Zustandes nicht ermöglichen. Das Unternehmerthum hat ferner einsehen gelernt, daß die Arbeiterschaft dann, wenn sie ihre volle Opferwilligkeit bei einem Kampfe einsetzt, eine Macht ist, die man nicht ohne Weiteres übergehen kann.

Diese Erfahrung dürfte den Hamburger Unternehmern es fragwürdig erscheinen lassen, ob zum zweiten Male ein Streit um die Lohn- und Arbeitsbedingungen als eine Machtfrage betrachtet werden soll. Der Verlust, den das Kapital erlitten, wird nicht sobald verschmerzt werden, während die Arbeiter weder entmuthigt, noch finanziell für längere Zeit lahmgelegt sind, wie zum Schluß noch dargethan werden soll. Und der größte Erfolg des Kampfes ist, daß die Organisation der Hafenarbeiter und Seeleute, die bisher nicht recht in Fluß kommen wollte, eine Stärkung erfahren hat, die zu der Hoffnung berechtigt, daß die Scharte bald wieder ausgewetzt werden wird, ohne daß so gewaltige Opfer und Anstrengungen nothwendig sein werden, wie sie der Streik erforderte. Der Verband der Hafenarbeiter zählte vor dem Streik 6610 und Ende Juni 1897: 12 588 Mitglieder. Im Streikgebiet waren vor dem Streik 5370, während des Streiks 12 816 und Ende Juni 10 292 Mitglieder vorhanden. Der Seemannsverein in Hamburg, der vor dem Streik kaum 100 Mitglieder zählte, weist Mitte 1897 fast 2500 Mitglieder auf. Die Agitation für die Organisation ist

eine lebhafte und dürfte noch in diesem Jahre die Vereinigung aller bestehenden Seemannsvereine in Deutschland zu einem Zentralverband erfolgen. Es ist wahrscheinlich, daß die Organisationen sich auf diesem Stande erhalten respektive sich vergrößern. Diese Fortschritte der Organisation, in Verbindung mit den erwähnten Wirkungen des Streiks, lassen die gebrachten Opfer nicht zu hoch erscheinen.

Groß waren die Opfer, die von den Streikenden und ihren Familien persönlich übernommen und in finanzieller Beziehung von der Arbeiterschaft und ihr zugeneigten Personen gebracht wurden. Die Zentral-Streikkommission veröffentlichte am 13. April 1897 eine bis zum 1. April gehende Abrechnung. So angebracht es wäre, die in der Abrechnung aufgeführten Leistungen der einzelnen Orte wiederzugeben, ist dieses doch nicht angängig, weil dadurch der Umfang dieser Schrift erheblich erweitert werden müßte. Es mag deshalb ein Auszug aus den Aufstellungen genügen.

Es gingen bei der Zentral-Streikkasse aus 549 deutschen Orten M. 493 962,03 und bei der Expedition des „Hamburger Echo" aus 234 deutschen Orten M. 90 989,26 ein. Aus einigen größeren Orten gingen enorme Beträge ein. So wurden in Berlin M. 166 416, Bremen M. 12 064, Dresden M. 22 318, Elberfeld M. 12 595, Frankfurt a. M. M. 18 176, Hannover M. 16 099, Kiel M. 11 108, Leipzig M. 52 032, Magdeburg M. 24 856, München M. 14 691, Nürnberg M. 17 568, Stuttgart M. 13 949 von den Gewerkschaften gesammelt. Doch sind die Leistungen aus den zahlreichen kleineren Orten nicht geringer anzuschlagen, und die M. 400, die von Webern aus dem Eulengebirge kamen, sind ein hoher Beweis des Mitgefühls und der Solidarität. Dem Hamburger Gewerkschaftskartell gingen aus 14 deutschen Orten M. 14 436,43 zu. Vom Ausland gingen folgende Beträge ein:

	M.
Belgien	8,06
Dänemark	5594,44
Frankreich	811,16
Holland	52,98
Italien	1872,01
England	34 593,06
Norwegen	1380,55
Nord-Amerika	300,99
Oesterreich	990,75
Schweiz	3417,57
Spanien	282,—
Schweden	166,61
	M. 49 470,18

Im „Echo" quittirt:	M.
Amerika	8976,25
Australien	149,94
Belgien	161,29
Dänemark	1982,32
England	661,47
Frankreich	24,—
Oesterreich	61,57
Schweiz	2785,84
Schweden	3402,62
Transvaal, Afrika	1542,24
Süd-Amerika	220,—
Rumänien	92,—
	M. 20 059,54

Die gewerkschaftlichen Zentralverbände gaben neben beträchtlichen Darlehen folgende Unterstützung:

	ℳ.
Bauarbeiter	300,—
Brauer	300,—
Buchbinder	500,—
Böttcher	200,—
Zigarrensortirer	5 000,—
Glasarbeiter	900,—
Hafenarbeiter	7 500,—
Lagerhalter	100,—
Maurer	4 000,—
Metallarbeiter	6 000,—
Maler	7 000,—
Porzellanarbeiter	150,—
Sattler und Tapezierer	100,—
Stukkatöre und Gypser	200,—
	ℳ. 32 250,—
	32 250,—
Steinarbeiter	1 400,—
Schneider	1 500,—
Schiffszimmerer	300,—
Tabakarbeiter	5 500,—
Vergolder	300,—
Zimmerer	3 000,—
Former	500,—
Holzarbeiter	1 000,—
Land-, Fabrik- u. Hülfsarbeiter	1 000,—
Ver. Papier- u. Lederwaaren-Industrie	500,—
	ℳ. 47 250,—

Die Redaktion der „Holzarbeiterzeitung“ erhielt ℳ. 2963,66 an Unterstützungen zugesandt. Im Streikgebiet wurden bei Tellersammlungen in öffentlichen Versammlungen ℳ. 3989,63 vereinnahmt. Ferner wurden an Beiträgen und als Ertrag der Sammlungen in Hamburg-Altona aufgebracht:

	ℳ.
Hamb. Gewerkschaftskartell	158 283,44
1. Hamb. Wahlkreis	38 164,75
2. „ „	41 403,94
3. „ „	91 658,92
Altona-Ottensen	62 500,—
Wandsbek	11 500,—
Wilhelmsburg	3 217,27
Harburg	1 000,—
Von d. Hafenarbeitern auf Listen:	
Sektion der Speicherarbeiter	9 737,83
Sekt. d. Quaiarbeiter I.	2 651,72
„ „ „ II.	5 906,05
„ „ „ III.	1 923,45
Seeleute	2 966,16
Sekt. d. Ewerführer	16 004,54
„ „ Kesselreiniger	2 771,73
Sekt. d. Kohlenarbeiter	6 533,45
„ „ Händler	980,80
„ „ Schiffsmaler	1 559,88
„ „ Getreidearb.	3 207,57
„ „ Schiffsreiniger	2 257,24
„ „ Schauerleute	28 568,55
„ „ Schauerleute, Altona	5 216,80
Von d. Hafenarbeitern auf Marken nach d. Streik	9 092,50
V. Privaten auf Listen	22 290,71
Von Privaten, Klubs, Vereinen ꝛc.	24 212,10
Von Privaten, Klubs und Vereinen im „Echo“ quittirt	71 032,38
An Darlehen	262 611,—
	ℳ. 887 252,73

Die Gesammteinnahme war folgend:

Bei der Hauptkasse aus Deutschland	M.	493 962,03
Im „Hamb. Echo" aus Deutschland quittirt	„	90 989,26
Bei der Hauptkasse vom Ausland	„	49 470,18
Im „Hamb. Echo" vom Ausland quittirt	„	20 059,54
Zentralverbände	„	47 250,—
In der „Holzarbeiterzeitung" quittirt	„	2 963,66
Aus dem Streikgebiet	„	908 906,15
Summa	M.	1 613 600,82

Die Gesammtausgaben waren:

	M.
An Unterstützungen wurden bezahlt:	M.
V. 1./12.— 7./12.	47 313,—
„ 8./12.—14./12.	118 541,75
„ 15./12.—21./12.	159 120,95
„ 22./12.—28./12.	153 731,30
„ 29./12.—4./1. 97.	151 156,20
„ 5./1.—11./1.	153 818,80
„ 12./1.—18./1.	155 489,65
V.19./1.—25./1.	157 688,40
„ 26./1.— 1./2.	122 230,85
„ 2./2.— 8./2.	119 860,30
„ 9./2.—17./2.	82 302,95
„ 18./2.—27./2.	27 342,45
An Inhaftirte und deren Familien:	
V. 13./2.—27./2.	2 151,—
An Gemaßregelte:	
V. 1./3.—31./3.	10 774,52
An Inhaftirte und deren Familien:	
V. 1./3.—31./3.	3 308.50
Kranken- u. Miethe-unterstützungen	3 399,92
Unterstützung nach Harburg	9 400,—
	M. 1 477 630,54
Ausgaben in den einzelnen Bureaux:	
Schauerleute, Hamb.	3 988,57
„ Altona	132,95
Seeleute	802,—
	M. 1 482 554,06

	M. 1 482 554,06
Ewerführer, Hamb.	1 300,42
„ Altona	16,—
Kohlenarbeiter	219,05
Kesselreiniger	605,05
Schiffsreiniger	201,40
Schiffsmaler	129,45
Quaiarbeiter,	
I. Staatsquai	622,40
II. Petersenquai	287,55
Quaihülfsarbeiter	12,50
Maschinisten	83,—
Getreidearbeiter	87,85
Speicherarbeiter	406,83
Händler mit Lebensmitteln	100,54
Fabrik- und Werftarbeiter	20,85
Zentral-Streikbureau, für Bureau-Utensilien, Schreibmaterial u. kleine Unterstützungen u. Porto	2 111,—
Für Zurückbeförderung „Arbeitswilliger"	5 888,65
Ausgaben bei der Hauptkasse:	
Droschken zum Geldtransport	120,55
Porto, Depeschen und Telephon	1 065,28
	M. 1 495 832,43

	M. 1 495 832,43
Für Abhaltung des Zuzuges:	
Fahrgeld, Diäten, Postirungen	17 528,75
Drucksachen	15 202,40
Schreibmaterial	212,90
Für Agitation im Hafen	1 831,20
Bureau- und Saalmiethe	348,85
Bureauarbeiten nach dem Streik	123,85
	M. 1 531 080,38

	M. 1 531 080,38
Rechtsschutz	4 630,69
Zinsen	40,—
Verlust auf fremdes Geld	10,81
Manko b. d. Hauptkasse	41,47
An den Verband der Hafenarbeiter beim Schluß der Abrechnung	2 397,47
Zurückgezahlte Darlehen	75 400,—
Summa	M. 1 613 600,82

Es wurden nach Schluß der Abrechnung noch vereinnahmt:

April	M. 10 181,85
Mai	„ 10 237,67
Juni	„ 6 032,75
Juli	„ 4 034,91
Summa	M. 30 493,18

In den vier Monaten stellte sich die Ausgabe auf M. 31,698,27, so daß am 1. August noch ein Kassenbestand von M. 1192,38 verblieb. Die Unterstützung an Gemaßregelte und in Noth Gerathene mußte noch fortgesetzt werden. So wurden im Juli noch M. 2221,40 an Unterstützungen bezahlt. Die weiteren Ausgaben betrafen Gerichtskosten und Rechtsanwaltsgebühren.

Die Zahl der Anklagen gegen Streikende war nicht gering. Es wurden 505 Personen wegen verschiedener Vergehen und Uebertretungen angeklagt. Am 10. August waren 483 davon erledigt. In 86 Fällen erfolgte Freisprechung; bei 51 Anklagen wurde das Verfahren eingestellt; 121 Angeklagte wurden insgesammt mit 27 Jahren 3 Monaten 1 Woche und 1 Tag Gefängniß und 225 insgesammt mit M. 2855,50 oder 838 Tagen Haft bestraft. In 22 Fällen schwebt noch das Verfahren. Dazu kommen 181 Strafmandate mit M. 3234 oder 943 Tagen Haft wegen Sammlung von Unterstützung und Verbreitung von Druckschriften und 94 Strafmandate mit M. 1393 oder 377 Tagen Haft wegen Nichtbefolgung behördlicher Anordnungen. Diese umfangreiche Strafliste zeigt zur Genüge, daß die Streikenden keineswegs sich des Schutzes der Behörden erfreuten.

Aus einigen Aeußerungen der Richter bei den Verhandlungen ließ sich erkennen, daß dort nicht nur keine Neigung vorhanden war,

die Vergehen gegen die gesetzlichen Bestimmungen in so bewegter Zeit milde zu beurtheilen, sondern daß ganz eigenthümliche Begriffe über die gesetzlich gewährleistete Berechtigung zur Arbeitseinstellung bei einzelnen Richtern vorhanden sind. In Deutschland ist man allerdings bei dem herrschenden Begriff, daß jede Auflehnung gegen den Uebermuth und die Unterdrückung des Unternehmerthums streng zu bestrafen ist, an solche Erkenntnisse gewöhnt, und warum sollte Hamburg=Altona hiervon eine Ausnahme machen.

Es soll keineswegs gesagt werden, daß Ausschreitungen bei Arbeitseinstellungen gutzuheißen sind, aber sie waren bei Arbeitern, die täglich bei harter Arbeit ihr Leben auf's Spiel setzen und im Kampf mit den Elementen hart geworden sind, erklärlich. Vor allen Dingen aber ist es verständlich, daß die Erregung, welche sich der Arbeiter bemächtigen mußte, wenn sie sahen, was den Streikbrechern unter den Augen der Behörden erlaubt war, Einzelne zu unüberlegten Aeußerungen und Handlungen hinreißen konnte. Selbst die Gegner werden zugeben müssen, daß unter diesen Umständen die Zahl der zur Strafe gezogenen Personen keinesfalls eine hohe ist, und daß die Hafenarbeiter und Seeleute trotz aller Drangsalirungen und Provozirungen eine Ruhe im Kampfe bewahrt haben, die anerkennenswerth ist.

Daß das Kleinbürgerthum Hamburgs auf Seite der Streikenden stand, ist schon wiederholt bemerkt worden. Bei den Haussammlungen leistete es seine Beiträge in klingender Münze. Doch auch in anderer Weise wollte es seine Antheilnahme an der Sache der Arbeiter beweisen. Die Streikkommission quittirte nach Beendigung des Streiks über den Empfang von Liebesgaben aller Art. Da waren viele hunderte Brote und Würste, Fleisch, Kartoffeln, Milch, Tabak, Schuhe, Bons für Frühstück und Mittagessen, Kolonialwaaren, Butter, Kleidungsstücke und dergleichen dem Comité zur Verfügung gestellt. Bei der großen Zahl der Streikenden reichten diese Waaren trotz ihrer Menge nicht zu, um Alle bedenken zu können. Hatte eine Firma auch den bedeutenden Posten von 5000 Dutzend kleiner Pfefferkuchen zur Weihnachtszeit gespendet, so kam doch, wenn Alle bedacht werden sollten, auf Jeden nur ein kleines Quantum. Die Vertheilung dieser Liebesgaben verursachte dem Comité nicht geringe Arbeit. Es sollten die am meisten Hülfsbedürftigen bedacht werden. Deswegen wurden die Waaren in gleichem Verhältniß an die Lohnkommissionen der einzelnen Branchen abgegeben, weil sie von hier aus mit größerer Wahrscheinlichkeit in die Hände Derjenigen gelangten, die ihrer am meisten bedurften. Diese Art der Hülfeleistung erweist, daß ganz andere Kreise der Bevölkerung Antheil an dem Kampfe nahmen, als sie sonst bei Lohnstreitigkeiten betheiligt sind.

Das Gefühl, welches bei der Hamburger Arbeiterschaft durch

diese Antheilnahme weiter Volkskreise hervorgerufen ist, läßt garnicht die Empfindung aufkommen, als wären die Arbeiter in diesem Kampfe die Besiegten. Und das ist es, was die Unternehmer hindert, ihres Sieges recht froh zu werden. Sie hatten erwartet, daß die Arbeiter muthlos und niedergeschlagen sein und, aller Hoffnung bar, den Organisationen den Rücken kehren würden, um ein Spielball der Launen des Unternehmerthums zu werden. Die Erfahrungen, welche mit der ersten allgemeinen Niederlage der Hamburger Arbeiter im Kampfe mit dem vereinigten Unternehmerthum im Jahre 1890 gemacht wurden, ließen auch unter den in der Arbeiterbewegung Hamburgs hervorragend thätigen Personen die Befürchtung Platz greifen, der Wunsch der Unternehmer würde wieder in Erfüllung gehen. Heute dürften die meisten Betheiligten wohl sagen, noch einige solcher „Siege“ und das festeste Bollwerk des deutschen Unternehmerthums, der Hamburger Arbeitgeberverband, ist gesprengt, oder er erkennt die Arbeiterorganisation an und erklärt sich bereit, mit dieser über die Lohn- und Arbeitsbedingungen zu unterhandeln.

Schon während des verflossenen Streiks war die Einigkeit im Arbeitgeberverband keineswegs so groß, als es nach Außen hin den Anschein hatte. Dr. Ehrenberg, der als Sekretär des königlichen Kommerzkollegiums in Altona sicher genaue Kenntniß über die Vorgänge im Arbeitgeberverband hat, sagt dies in einem Artikel über den Streik in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Die durch den Streik geschädigten Rheder und Stauer drängten wiederholt darauf, sich mit den Arbeitern zu verständigen. Aber die Führer im Arbeitgeberverband wollten davon nichts wissen. Sie drangen darauf, den Kampf durchzuführen, um „der Sozialdemokratie einen noch härteren Schlag zu versetzen, als im Jahre 1890.“ Nur mangelnde Kenntniß der sozialdemokratischen Bewegung kann die Herren zu dem Glauben gebracht haben, diese würde durch eine Niederlage der Arbeiter getroffen oder eingedämmt werden. Die Erfahrungen haben bis jetzt das Gegentheil gezeigt. Nicht einmal die gewerkschaftlich organisirten Arbeiter hat man mit diesem Niederwerfen der Hafenarbeiterbewegung so getroffen, daß sie sich nicht in kürzester Frist von dieser Niederlage erholen würden. Der Sozialdemokratie aber sind durch das Verhalten der Kapitalmagnaten Hamburgs neue Anhänger zugeführt, und zwar nicht nur aus den Kreisen der direkt Betroffenen. Aber jener protzenhafte Uebermuth, jede Verständigung mit den Arbeitern abzulehnen, die Frage der Lohn- und Arbeitszeitregulirung zu einer Machtfrage zwischen Kapital und Arbeit zu gestalten, er stellt heute den fortgeschrittensten Standpunkt des deutschen Unternehmerthums dar. Starke Gewerkschaften haben in der Zeit äußerst günstiger Konjunktur, während der Zollanschlußbauten in Hamburg dem Unternehmerthum fortgesetzt Zugeständnisse abgerungen. Die niedergehende Konjunktur und die

gleichzeitig eintretende Uneinigkeit der Arbeiter über die Frage der Arbeitsruhe am 1. Mai 1890 machte es dem zum Zwecke der Unterdrückung der Gewerkschaften gegründeten Arbeitgeberverband möglich, die Organisationen niederzuwerfen.

Der Glaube an die Allmacht des vereinigten Unternehmerthums beherrschte die Köpfe der Herren von Geldsacksgnaden, und auch viele Arbeiter zeigten sich geneigt, an der Möglichkeit zu zweifeln, daß die Arbeiter durch ihre Organisation dem Kapital Widerstand zu leisten vermögen. Den Herren im Arbeitgeberverband dürften Zweifel an ihrer Allmacht nach dem Ausgang des Hafenarbeiterstreiks und seiner Wirkung auf die Arbeiterschaft in erheblichem Maße auftauchen. Die Arbeiterschaft ist trotz der Niederlage nicht entmuthigt. Und es darf nicht anders sein. Wäre es möglich, die Ziele der Arbeiterbewegung zu erreichen, wenn es nicht gelingen sollte, durch die Einwirkung auf die Gesetzgebung und die Organisirung der Arbeiter für den wirthschaftlichen Kampf der Kapitalallmacht die nöthigen Schranken zu ziehen? Keineswegs! Entweder wir glauben daran, trotz verfehlter Versuche, die Kapitalmacht durch die Arbeiterbewegung zu brechen, oder wir müßten unsere Hoffnung aufgeben, die gesellschaftlichen Zustände unserem Programm gemäß zu gestalten. Ein Vergleich zwischen den Folgen des Kampfes vom Jahre 1890 und denen des Hafenarbeiterstreiks läßt erkennen, daß die Arbeiter den ersteren Standpunkt vertreten. Schon der Umstand, daß von den zur Führung des Kampfes erforderlich gewesenen Darlehen ein beträchtlicher Theil abgetragen ist und noch vor Ablauf des Jahres auch der letzte Theil der Schuld getilgt sein wird, beweist, daß es den Hamburger Arbeitern darum zu thun ist, sich in Bereitschaft zur Abwehr neuer Angriffe des Unternehmerthums zu setzen.

Es sei aber auch an dieser Stelle betont, daß die Arbeiter eines Ortes sich nicht durch Belastung mit Darlehen für einen Kampf zu längerer Beitragsleistung verpflichten dürfen, die sie für eine bestimmte Periode hindert, sich jederzeit nach allen Richtungen gerüstet zu zeigen. Es muß dahin kommen, daß auch für größere Kämpfe die angesammelten Mittel der Organisationen ausreichen. Warum können die Beiträge, zu denen die Arbeiterschaft sich während eines Streiks und nach demselben verpflichtet fühlt, nicht vorher geleistet werden? Während die Beitragsleistung zur Tilgung von Darlehen, besonders nach einem verlorenen Kampf, ungern geschieht, würde sie jedenfalls vorher bereitwilliger erfolgen und die Organisation befähigen, den Unternehmern in Streitfällen nicht infolge ungünstiger Finanzlage zaudernd, sondern mit voller Energie entgegentreten zu können. Die lange in der deutschen Gewerkschaftsbewegung vorherrschende Meinung, durch niedrige Beiträge die Massen für die Organisation zu gewinnen, beginnt

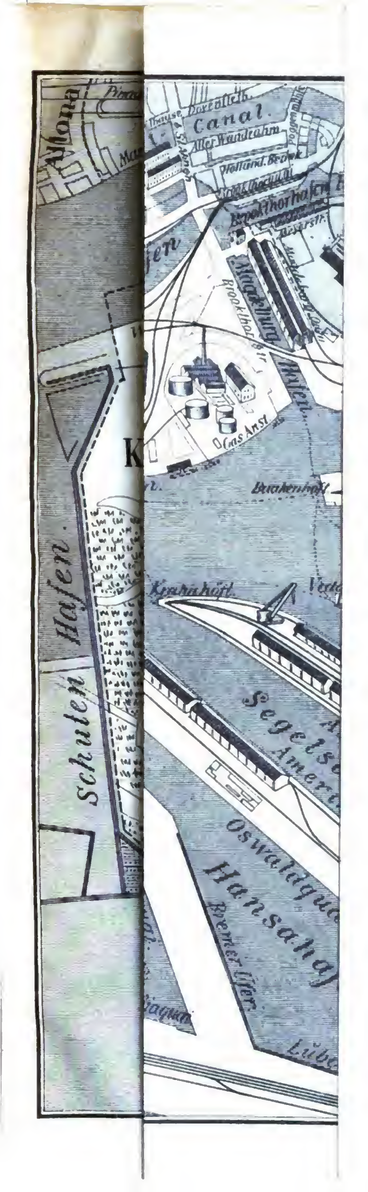
allmälig zu schwinden, doch ist noch lange nicht der Punkt erreicht, von dem aus die Gewerkschaften mit größerer Zuversicht in den Kampf ziehen und mit größerer Wahrscheinlichkeit einer Niederlage vorbeugen können, wie sie der Streik der Hafenarbeiter und Seeleute brachte.

Im Arbeitgeberverband war man sich über die Situation bei Beginn des Streiks völlig klar. Dr. Ehrenberg berichtet darüber am angeführten Orte folgend:

„Als der Streik ausbrach, ging die überwiegende Ansicht der Unternehmer dahin, daß der Streik bald resultatlos enden müsse. Man war über die mangelhafte Organisation, über die Geringfügigkeit der vorhandenen Fonds unterrichtet; man wußte auch, daß der Schiffsverkehr ohnehin bald stark zurückgehen mußte. So durfte man denn auf einen raschen und mühelosen Sieg hoffen, wenn man nur den Dingen ihren Lauf ließ."

Zwar hat der Verlauf des Streiks gezeigt, daß diese Berechnungen recht unzuverlässig sind. Die Arbeiterschaft muß aber darnach trachten, dem Unternehmerthum die Möglichkeit zu nehmen, solche Erwägungen bei einem bevorstehenden Kampfe überhaupt machen zu können. Die Schlacht ist verloren, darum mit größtem Eifer an die bessere Rüstung für die nächste! —

Druck: Hamburger Buchdruckerei und Verlagsanstalt Auer & Co. in Hamb


Altona
Canal.
Alter Wandrahm
Holländ. Brook
Brookthorhafen
Magdeburg
Hafen
Gas Anst.
Baakenhöft
Schulten
Hafen
Oswaldquai
Bremer Ufer

